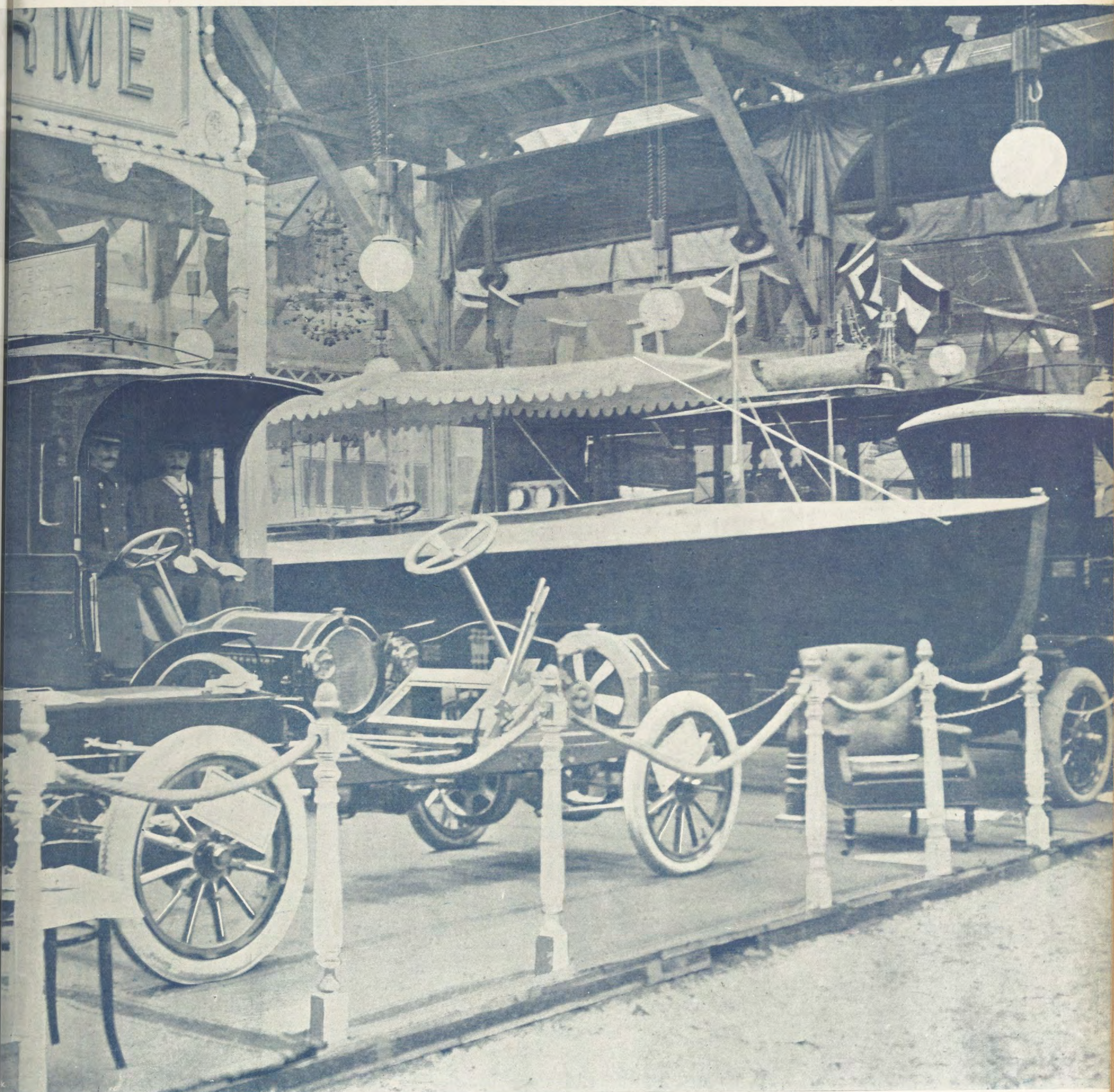


LA VIE AU GRAND AIR



LE SALON DE L'AUTOMOBILE L'ESPLANADE DES INVALIDES

Voiture de Tourisme, Voiture de Livraison, Canot Automobile :
Trois branches d'une même Industrie se trouvent réunies là.

Publications Pierre Lafitte & Co
Je sais tout • Fermes & Châteaux • Femina
Musica • Le Petit Magazine
9 & 11, Avenue de l'Opéra • Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ 24 francs
Étranger „ „ „ 28 „
Changement d'adresse 0 fr. 75.

L'HIVER EN SUISSE

Brochure illustrée éditée par les CHEMINS de FER FÉDÉRAUX renseignant sur SEJOURS et SPORTS D'HIVER envoyée gratis par l'AGENCE OFFICIELLE des C. F. F., 58, Boulevard Hausmann, PARIS, qui fournit aussi tous billets.

Liste des principales Stations Hivernales et Sportives:

CHATEAU D'EX 1.000 mètres, au Centre des Alpes Valdais. Climat ensoleillé, nombreux sports.

GRISONS CH. MIN de F. RHEIQUÉ (ligne de l'Albul, 1823 m. s/m.). Ouv. et tout l'année. B. llets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe.

AROSA Gare d'air, Station sportive de premier ordre. Séjour agréable d'été et d'hiver. Sports variés.

COIRE Premier centre du monde pour sports d'hiver: Patinage, Ski, Toboggan, etc.

DAVOS Stations renommées pour les Sports. 1600/1850 m s/m.

HAUTE-ENGADINE Alt. 1.200 m. Oberland bernois. Tous sports d'hiver. Patinage 15.000 m.

KANDERSTEG Sanatorium, Gd Hôtel, Mont-Blanc, Chamosairef. 8-20. Soins méd. compris. Sports d'hiver.

LEYSIN Centre 3 lacs Suisse-Italiens, ligne Gotthard-Simplon. — Climat doux sans brouillard.

LUGANO La Perle du Leman. Climat le plus doux au Nord des Alpes. Tous sports d'hiver. Arrêt tous express du Simplon, Casino-Kursaal, Ch. de fer de montagne.

MONTREUX Ch. de fer MONFREUX-OBERLAND BERNOIS. Montreux via Simmenthal à Interlaken.

LES AVANTS alt. 1000 m. RÉGION SOUTOATIVE IDALIE

TERRITET Glion **CAUX**

MONT-SOLEIL sur Saint-Imier, alt. 1290 m. Patinage, Bobsleigh, Ski, Cure d'air.

ZWEISIMMEN 1000 m. Soleil, pas de brouillard. Patinage, Bobsleigh, Ski, Cure d'air.

LES HOTELS DE LA SUISSE

Guide de la Société Suisse des Hoteliers. Prix et vues de 800 Hôtels. — Envoi contre 0'25 par l'Agence Officielle des Chemins de fer Fédéraux Paris



SUSPENSIOIR MILLERET
Elastique sans sous-cuisses. 2 fr 50 pour VARICOELES, HYDROELES, CAVALIERS, SANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES, LE GONITEG, 13, Rue Etienne-Marmel, PARIS.

AUTOMOBILES MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

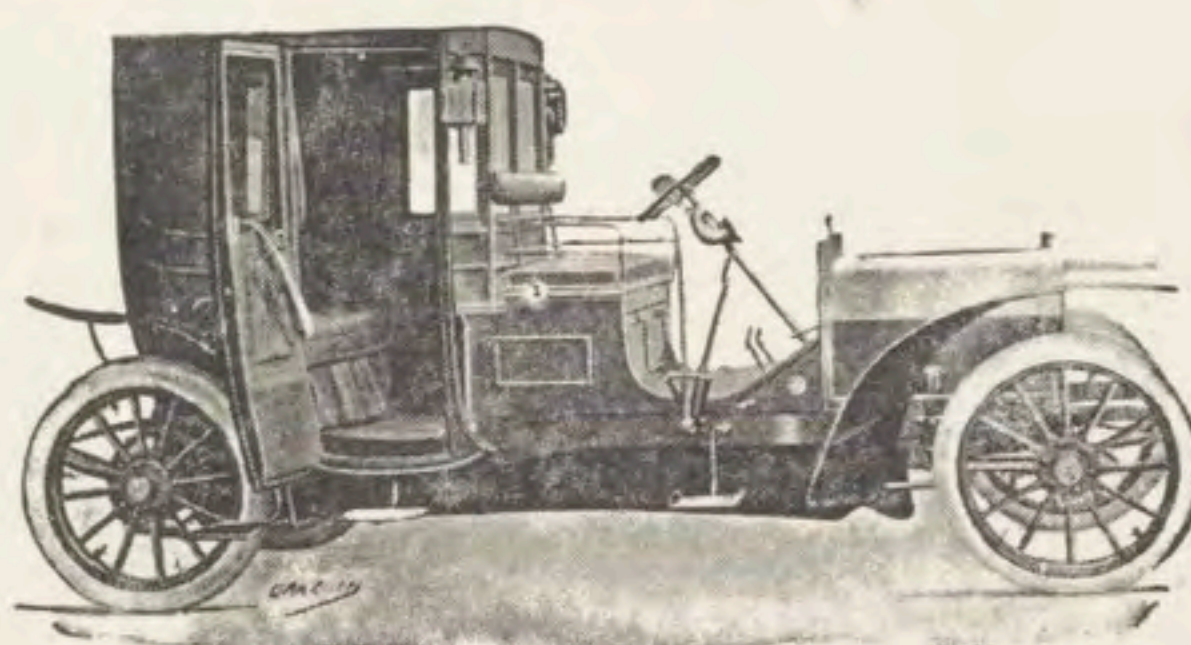
102, rue des Vivants BORDEAUX

L'idéal du grand touriste,

c'est la Voiture

BERLIET

La grande victorieuse en 1905



Détiennent le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social: 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

ANTIDERAPANT

Paris, 11, Bd de Strasbourg

USINE à LÉCUSE (Nord)

DURANDAL

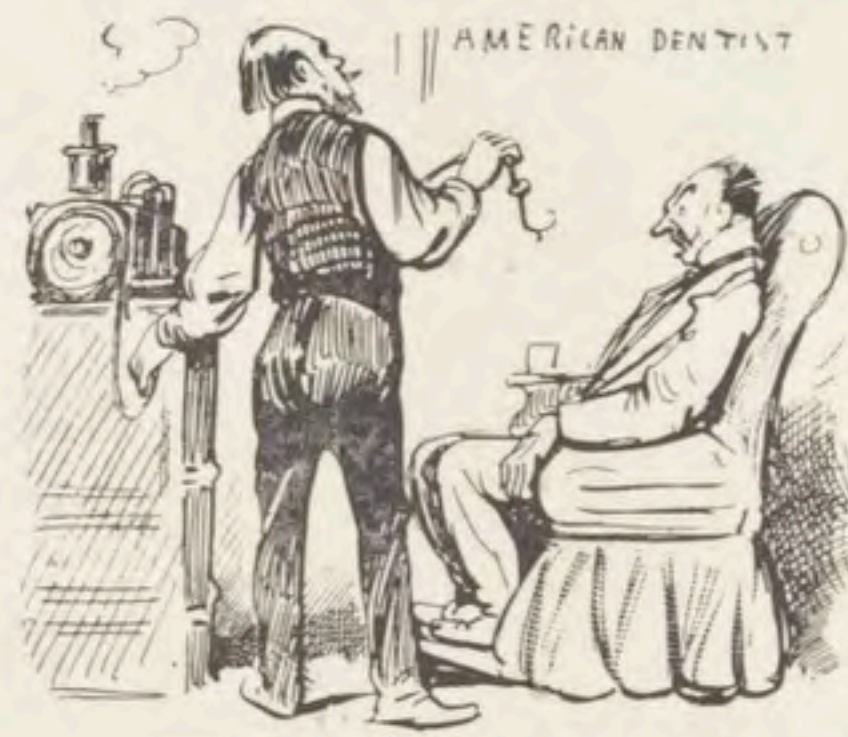
Le meilleur

Le moins cher

La Semaine Comique, par Henriot.



— Mais, dites donc, depuis que vous avez votre quaiante chevaux, vous ne marchez plus du tout avec vos jambes ?
— Du tout, en effet, Docteur... ça, me coûte 30 000 francs, mais je n'ai plus de cors aux pieds..



— C'est un petit moteur à pétrole l'aide duquel j'arrache les dents en un vingtième de seconde; c'est délicieux; vous allez voir..



Les nouveautés Pressoir auto mobile pour vendanges, économisant la main-d'œuvre aux viticulteurs du Midi.



Grandes manœuvres d'hiver. Nouvelle motocyclette à pneus ferrés trainant après elle toute une escouade d'hommes montés sur skis.

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action n'cive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**. Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE. Le FLACON: 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste. Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.



COMPTOIR BISONTIN
38, rue de la République, 38 (Nantes)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au public. Exposition
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules,
Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

LA BENGALINE

est une excellente **Peinture-Émail** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.



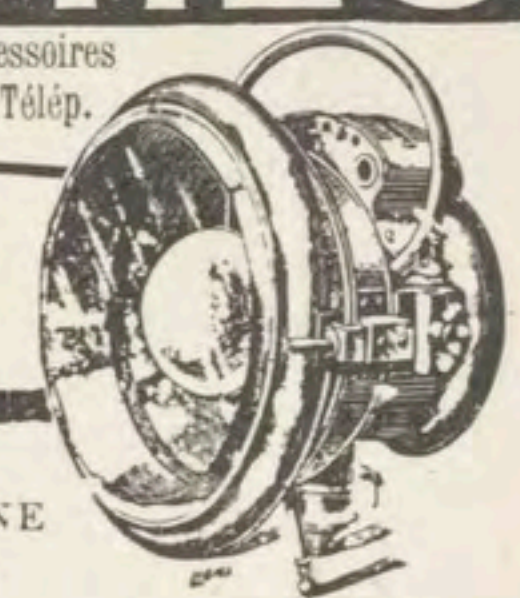
FAUTEUILS DUPONT
mrs par la personne assise
à rampe, monte sur fauteuil
Fabricant brevets s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus hautes récompenses
à médailles. Envoi 1^{re} du Catalogue

SANS PEUR

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, 19, Av. de la Gde-Armée, LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

AUTO-FOURNITURES

Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la S^{te} Ind^{te} des Télép.
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES
Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH Auto-Alarme WEBER Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL
HUSSENOT et RAYNAUD
39, Rue de la Boétie, Paris. 580.88



Etablissements Bergougnan & C^{ie}

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

PNEU CUIR VULCAN

CONCOURS du BANDAGE 190 COUPE DU MATIN 1^{er} PRIX

P. BUCHILLET & C^{ie}
47, Rue St Ferdinand, PARIS

PARFUM **FLORAMYE**
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubé,
Liquides astringents
QUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies
contagieuses; très efficace
dans les maladies de la
vessie: cystite, catarrhe,
hématurie.
113, faub. St-Henri, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

15 Décembre 1906 N° 430

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS • Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE AU SALON

Le neuvième Salon de l'Automobile a été inauguré, le 7 décembre, par M. Fallières, accompagné de MM. Doumergue, ministre du Commerce, Antonin Dubost, président du Sénat, Brisson, président de la Chambre des députés, et Dujardin-Beaumetz, sous-secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts. C'est dans une superbe 35-chevaux que le Président de la République arriva, à 10 heures, au Grand Palais, qu'il visita avec la plus grande attention et qu'il ne quitta que peu avant midi.

LE 9^e SALON DE L'AUTOMOBILE

Par C. FAROUX

L'exposition de 1906, aussi bien au Grand Palais qu'à l'Esplanade des Invalides, permet de constater un extraordinaire progrès d'ensemble de la construction française. Il faut enregistrer le prodigieux développement des applications utilitaires de l'automobile. Quelques considérations d'ordre général.

Le neuvième Salon de l'Industrie automobile a été inauguré le vendredi 7 décembre 1906, et cette solennité, mondaine autant qu'industrielle, a revêtu les allures d'un événement de première grandeur dans la vie de Paris. La nouvelle locomotion est si bien entrée dans nos mœurs qu'elle fait partie intégrante des préoccupations courantes, et la puissance du mouvement créé est telle qu'aucun de nous ne saurait y demeurer indifférent.

Suivant une tradition déjà ancienne, le Salon a été inauguré par le président de la République. M. Fallières était accompagné de personnalités considérables, éminentes, telles que M. Doumergue, ministre du Commerce, Brisson, président de la Chambre, Antonin Dubost, président du Sénat, Dujardin-Beaumetz, sous-secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts, Lépine, préfet de police, Ranson, président du Conseil général, Chérioux, ancien président du conseil municipal, et nombre de députés et de sénateurs. On remarquait également la présence du général Dalstein, du prince Radolin, ambassadeur d'Allemagne, du comte Léon y Castillo, ambassadeur d'Espagne, et nombre de ministres plénipotentiaires.

Le cortège présidentiel a été reçu par MM. Gustave Rives, le distingué commissaire général de l'Exposition, le baron de Zuylen, président de l'Automobile Club de France, de Dion, Darracq, Gobron, de La Valette, Serpollet, Armand Peugeot, A. Clément, Michelin, le prince d'Arenberg, René de Knyff, etc.

Dès le premier jour, le neuvième Salon a connu un succès colossal et tel qu'il est permis de lui prédire un triomphe du meilleur aloi. Le jour de l'inauguration, il devint, dès deux heures, impossible de circuler, et le même phénomène se reproduisit dans l'après-midi du dimanche suivant. L'immense majorité des visiteurs est stupéfiée par un inouï développement de magnificence : l'orgie de lumière qui se manifeste chaque soir aux approches du crépuscule suscite l'universelle admiration, et le spectateur, même blasé, éprouve une singulière et puissante sensation à l'endroit de l'industrie qui, en un si bref espace de temps, a pu enfanter des prodiges.



Le départ du Président.

Une révérence de Cour qui aurait fait pâlir d'émotion nos ancêtres, un petit compliment, une superbe gerbe de fleurs, c'est ainsi que Mlle Germaine Rives salua le départ du président Fallières.



L'un des tea-rooms du Grand Palais.

Le chemin à travers les stands fatigue les élégantes qui assiègent le Salon de l'Automobile. Aussi, se rendent-elles ensuite aux tea-rooms, où elles potinent et où elles discutent, avec plus ou moins de compétence, sur les merveilles exposées.

Quelques caractéristiques saillantes de la production 1907. L'impression qu'éprouve l'homme du métier, après une ou deux visites au Salon, n'est pas moins vigoureuse. Il considère qu'au point de vue des perfectionnements mécaniques, 1906 aura été l'année la plus féconde qu'ait encore enregistrée l'année française. L'an dernier, nous avions été unanimes à le reconnaître, les tendances s'unifiaient : la plupart des modifications ne portaient que sur des détails, et même certaines maisons ont pu exposer en 1905 des châssis de 1904 sans qu'ils aient paru dater, vis-à-vis de leurs cadets. J'imagine que personne ne se serait, cette fois risqué impunément à une tentative du même ordre. Très sincèrement, l'industrie automobile de ce pays n'avait jamais, dans sa marche continue vers la perfection, réalisé un bond aussi formidable que celui qu'elle vient d'effectuer.

Je puis bien le dire à présent : l'indéniable progrès anglais perd de son importance et le danger n'est pas plus imminent que l'an dernier. Il semble que certains cris d'alarme — j'en ai poussé quelques-uns dans les colonnes de la Vie au Grand Air, — aient été entendus, et toute l'élite de la construction française vient, une fois encore, de manifester une surprenante souplesse.

Oserai-je prétendre enfermer, dans le cadre d'une chronique unique, tous les traits saillants de la production nouvelle ? Evidemment non. Je compte y revenir à loisir, mais je puis toutefois préciser aujourd'hui le sens de l'évolution qui est en train de s'accomplir.

Enfin, nous avons des voiturettes et beaucoup de voiturettes, dont la majeure partie sont consciencieusement établies et judicieusement tracées. Cela, c'est un peu une chose nouvelle au Salon, et si une statistique, mère de trompeuses séductions, indique une élévation de la puissance moyenne des châssis exposés, il est tout aussi certain que la puissance moyenne des châssis à livrer a très sensiblement diminué, du fait même de la floraison des voiturettes.

Second point, d'importance peut-être plus considérable encore : le développement du Poids Lourd. Il a nécessité toute une installation, sur l'esplanade des Invalides, et encore que le grand public n'éprouve pas les mêmes jouissances devant un camion de 8 tonnes que devant une somptueuse limousine de 35 chevaux, il est incontestable qu'on fait aux Invalides beaucoup d'affaires et de grosses affaires.

J'ai été stupéfait de cette prodigieuse extension du véhicule industriel et si l'on veut bien songer qu'il y a un an seulement, quelques rares constructeurs français s'étaient adonnés à la question, on reconnaîtra bien qu'une industrie qui peut, en douze mois, tirer d'elle-même les éléments constitutifs d'une exposition aussi magnifique que celle des Invalides, autorise les plus magnifiques espoirs.

Sens des principaux perfectionnements. Pour le bloc moteur, la tendance au groupement des cylindres gagne du terrain ; l'allumage à haute tension continue d'accentuer sa victoire sur l'allumage à basse tension.

Une chose pour laquelle il convient de féliciter nos constructeurs sans réserve, c'est le souci qu'ils ont eu d'augmenter l'accessibilité de tous les



Une succursale de l'usine.

Les constructeurs ont établi dans leur stand de véritables succursales de leurs bureaux, où toutes les commodités pour traiter leurs affaires se trouvent réunies : sténographe, dactylographe, téléphoniste, etc.

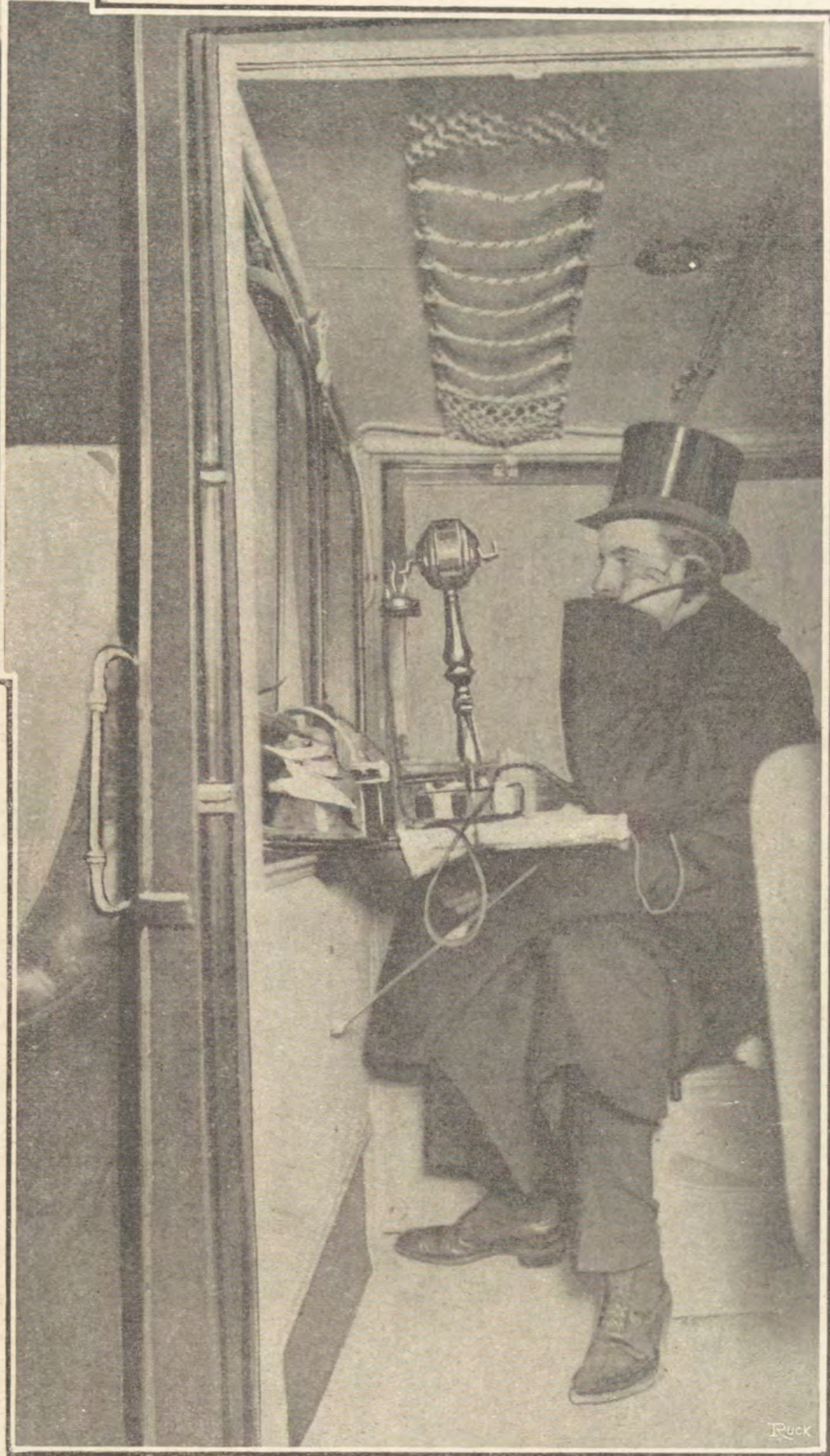


Le Kiosque de la Vie au Grand Air.

Une fonction qui n'est pas une sinécure est celle de la marchande de la Vie au Grand Air qui, toute la journée, voit son kiosque assiégé par les acheteurs.

organes simultanément et par une conséquence heureuse de cette tendance, l'aspect général est plus simple, les commandes se sont unifiées et on est parvenu à assurer l'automatisme de la plupart des fonctions. Aucun chauffeur pratiquant ne s'en plaindra. Ce n'est point le seul hasard qui fait que les châssis les plus simples et les plus accessibles sont également les plus réputés.

On paraît avoir énormément travaillé toutes les questions de la carburation,



Le téléphone dans une limousine.

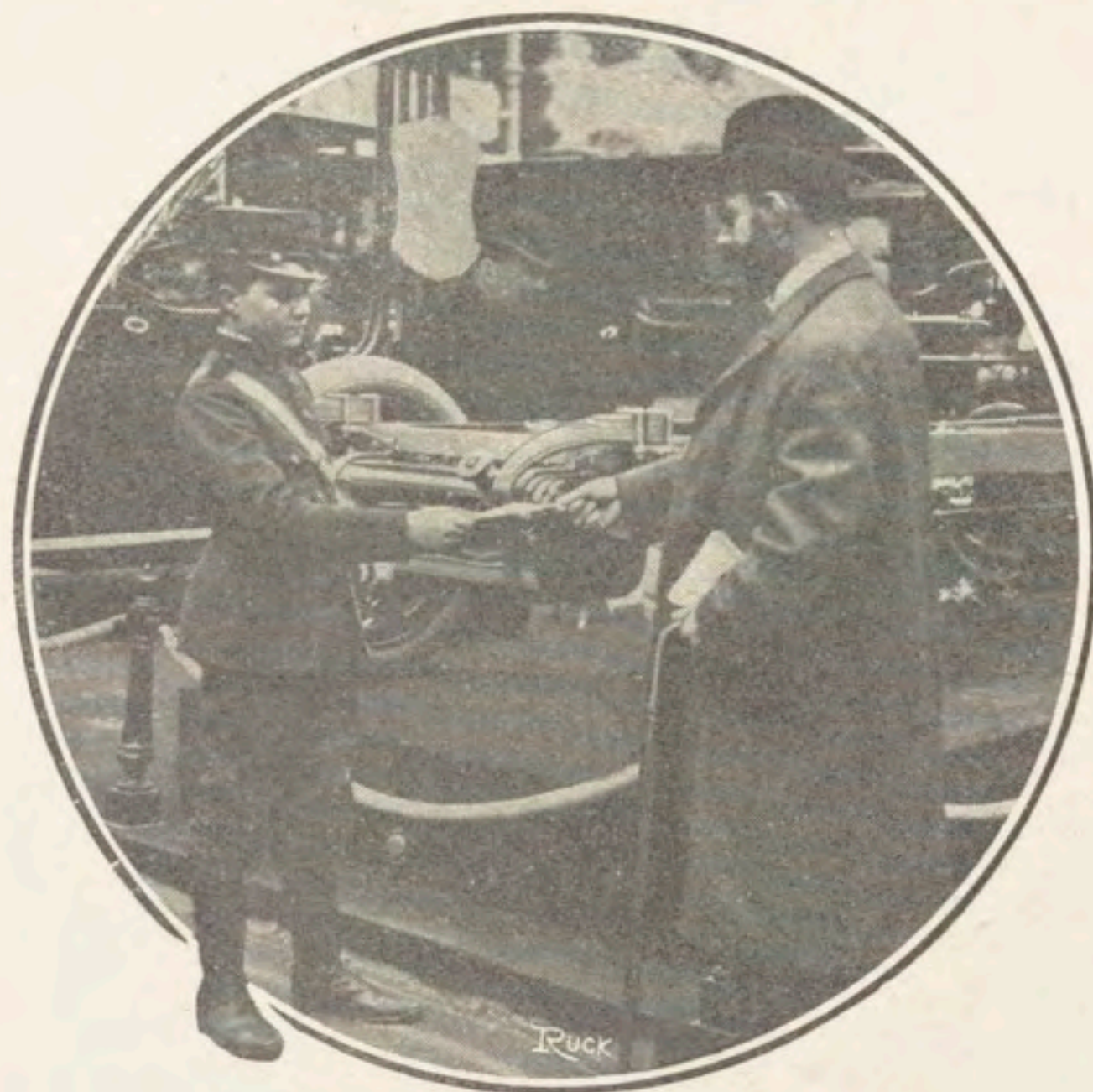
L'habile conducteur Sorel, confortablement assis dans une limousine, est en train de téléphoner. Le téléphone dans une 40 HP ! Espérons que, grâce à cette innovation, les communications viendront un peu plus vite.

et je ne serai pas de ceux qui regretteront le régulateur, banni à présent d'un nombre imposant de châssis.

Le changement de vitesse, qui a suscité tant de travaux, paraît avoir incontestablement atteint la perfection compatible avec son principe actuel ; même, nous assistons aujourd'hui à l'éclosion d'inventions ingénieuses, provoquées par le désir d'avoir en prise directe les troisième et quatrième vitesses.

La brûlante question — chaînes ou cardans — paraît résolue à l'avantage du second, pour les voitures de puissance modérée et de la première, pour les véhicules puissants de grand tourisme.

On a considérablement étudié la question des freins, et, en dehors de ceux purement mécaniques, signalons aujourd'hui tout un ordre de recherches



Les "Messengers boys" au Salon.
Une innovation de plus! Le Salon est sillonné de "boys" qui sont à la disposition des constructeurs et des visiteurs pour faire les courses.

moins en ce qui concerne les puissances supérieures à 30 chevaux. Un progrès général semble s'être surtout manifesté aux deux extrêmes de cette grande année de l'automobile : dans les véhicules légers et les poids lourds. L'Esplanade des Invalides renferme nombre de ces derniers, utilisés pour les emplois les plus divers : depuis l'omnibus populaire, destiné à parcourir les rues de Paris, de Londres, du Caire ou de Rio de Janeiro, jusqu'au camion de 15 tonnes, en passant par la voiture à transporter le lait, celle à transporter les glaces, le fourgon des pompiers et celui des Pompes... Funèbres — la seule voiture que personne n'ait demandé à essayer.

D'autre part, les voiturettes sont bien plus nombreuses, cette année, qu'elles ne l'ont jamais été. Le nombre des maisons qui se spécialisent dans ce genre de voitures s'augmente chaque année.

A noter que les anciennes ont des prix légèrement en hausse sur ceux de l'an dernier. La progression continue dans le prix de la matière première et dans la main-d'œuvre, les grèves ont amené cette plus-value naturelle, surtout pour un genre de voitures pour lequel la marge de bénéfice est forcément très restreinte.

Je compte bien, du reste, rapporter de mes visites quotidiennes au Grand Palais tout un stock de documents qui me permettront d'entretenir de questions d'automobile les lecteurs de la *Vie au Grand Air* pen-

intéressantes vers le freinage par le moteur.

Le 6-cylindres a fait au Salon une apparition victorieuse. On me permettra bien de rappeler que j'avais pronostiqué, il y a deux ans, sa venue en faveur. Le Grand Palais n'en renferme pas moins de 24 exemplaires, dont la moitié sont français, 7 italiens, 3 anglais, 2 belges et 1 allemand. Un certain nombre sont supérieurement traités et provoquent une légitime admiration.

En somme, l'avenir paraît promis à ce polycylindrique, tout au



A l'Esplanade.

Ne craignez rien! Il n'y a pas d'incendie! Ce sont d'humbles mannequins qui resteront là jusqu'à la fin du Salon.

dant tout l'hiver, alors que le sport sommeille et que les voitures de vitesse sont au repos. J'en rapporte dès à présent cette sensation de vie intense, de ruche en pleine effervescence, qui va sans cesse grandissant, d'année en année. Pendant quinze jours, les constructeurs ne sont plus à leurs usines, ni à leurs bureaux. Ils vivent au Grand Palais, ils y ont transporté leurs bureaux. A chaqustand, c'est une ou plusieurs dactylographes pour répondre au courrier sans cesse grossissant. C'est le bureau de Postes et de Télégraphe installé dans l'enceinte, c'est le téléphone établi dans le stand même, dans une limousine transformée en cabine...

C. FAROUX.



Un incident.

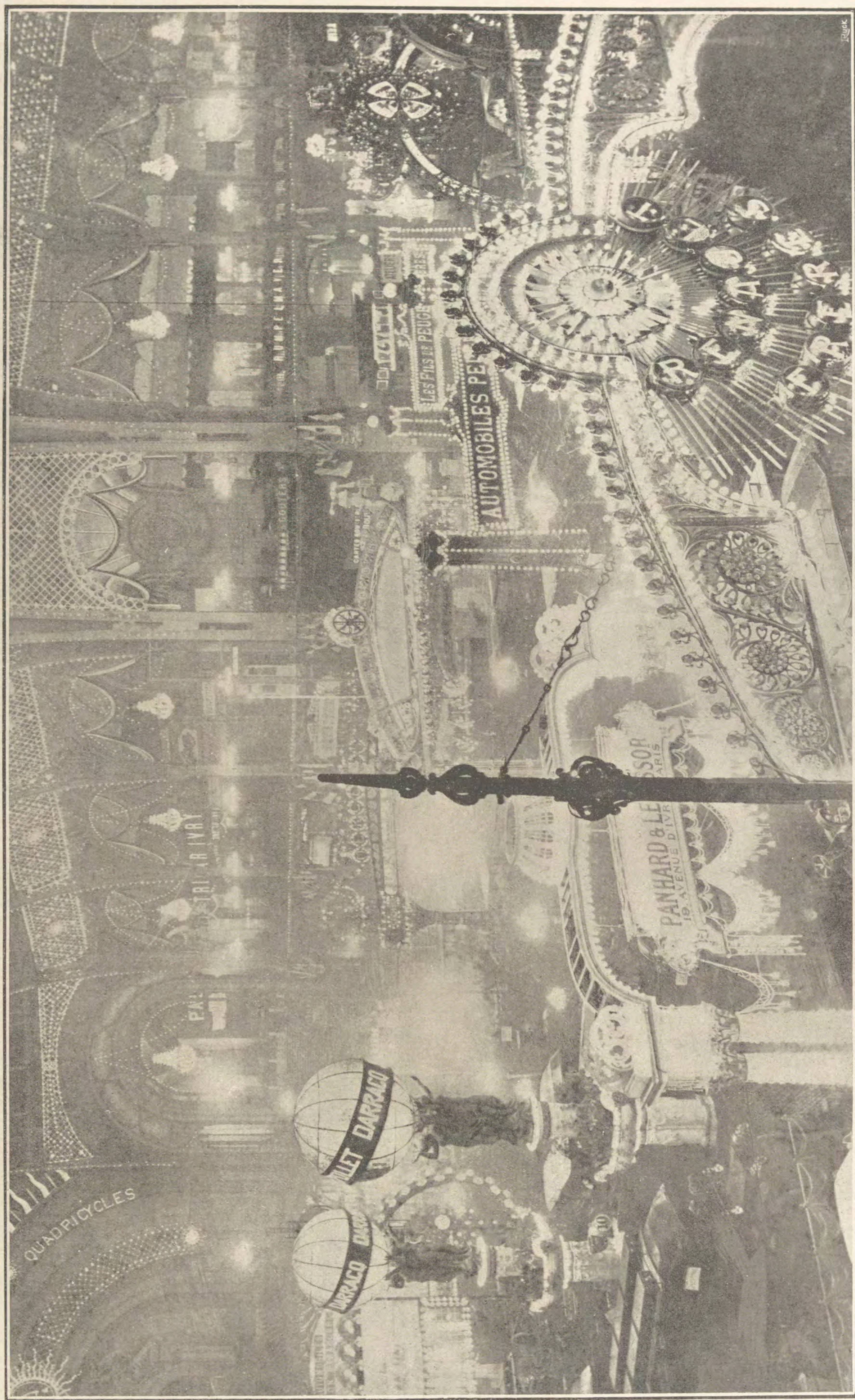
Henry Fournier, le directeur de Paris-Automobile, s'est rendu coupable d'un grave méfait : après neuf heures, une échelle se trouve encore dans son superbe stand d'Italia! Les agents interviennent, crient, hurlent... sans oublier toutefois de poser devant notre photographie.



Le fourgon mortuaire.

Voilà une voiture bien délaissée. Tout le monde la regarde, mais, à l'encontre des autres véhicules, personne ne demande à l'essayer.

LES ILLUMINATIONS DU SALON



(Plaque Lumière.)

La nef centrale du Grand Palais, vue prise du premier étage, au-dessus de l'entrée principale, à cinq heures et demie.

Tous les jours, à partir de cinq heures, l'embrasement général du Grand Palais provoque l'admiration de la foule qui se presse au Salon de l'Automobile. C'est une féerie éblouissante, et rien ne saurait rendre l'éclat de la coupole de feu, de l'immense verrière embrasée, de toutes les traînées lumineuses découpant les arêtes vives du monument et du treillis fulgurant qui l'entoure en entier, tandis qu'au centre de la Coupole, les lampes à mercure projettent leurs lueurs fantomatiques. M. Rives et ses collaborateurs ont atteint le summum de l'art des illuminations.

Les Afrikanders ont battu le Pays de Galles

Un match qu'on attendait beaucoup. Les chances de revanche pour les Anglais diminuent. Sud-Africains et Néo-Zélandais.

Les fameux joueurs du team de rugby sud-africain viennent d'avoir avec l'équipe du Pays de Galles une rencontre très attendue et qui fut des plus mouvementées. Les deux mi-temps ont été à l'avantage des «Springboks», et leur victoire se trouva assez facilement acquise. Et le nombre des points (11 contre 0) marqués par les Africains prouve que chaque camp s'est offert cependant une série honorable d'efforts.

Il en est ainsi dans la plupart des matches mettant en présence deux équipes dont le jeu ouvert est manifestement de même valeur. Les joueurs du Pays de Galles pratiquent, on le sait, le jeu ouvert, avec une virtuosité sans égale. Les passes n'ont pas de secret non plus pour les Afri-



Un bel arrêt.

Un trois-quarts gallois a été plaqué net par un Afrikander. Le ballon est tombé devant lui. Les avants sont déjà en mêlée !



Une touche sévère.

Un avant Sud-Africain cueille le ballon au vol. Il n'ira sans doute pas loin.

kanders. Et ce match mémorable fut une série d'attaques menées avec cet entrain endiablé qui vaut aux lignes galloises leur brillante réputation. Les équipes qui professent cette tactique ne se défendent pas, puisque, en se défendant, elles attaquent encore. Jusque sur leur ligne de but, ces teams essayent de se dégager, lorsqu'ils sont menacés, en faisant talonner leurs avants et voler le ballon de main en main. Le jeu fermé est pour ainsi dire inconnu. Il en résulte que deux équipes, pratiquant ce jeu à forces égales, doivent marquer l'une ou l'autre, beaucoup de points. Car cette tactique d'offensive perpétuelle fait au hasard la part plus grande que tout autre. Elle est à la fois risquée de dommage et risquée de gain.

Le jeu fermé et prudent de l'équipe d'Ecosse lui permit de triompher des virtuoses sud-africains. Le nombre des points marqués fut beaucoup moins considérable, parce que le jeu de ces deux équipes s'opposant, les efforts de l'une annihilèrent presque automatiquement les efforts de l'autre.

Quoi qu'il en soit, le nouveau succès des Afrikanders achève d'asseoir leur enviable renommée. Le nombre de leurs victoires, à ce moment de la saison, est à peu près le même que celui des Néo-



Coup d'œil sur la foule.

Quand aurons-nous, en France, une assistance semblable à cette mêlée grouillante ? Espérons que, lorsque nos footballeurs sauront enfin bien jouer et que des matches internationaux intéressants seront organisés, le public voudra bien venir aussi nombreux.

Zélandais de l'an dernier. Ils n'ont encore déploré, comme ceux-ci, qu'une seule défaite. Pourtant on persiste en Angleterre à ne point leur reconnaître la même qualité qu'aux extraordinaires «Tout Noirs», dont les exploits bouleversèrent la vieille Angleterre.

C'est que leurs joueurs, à la vérité, n'ont point, individuellement, l'admirable qualité physique des athlètes néo-zélandais. C'est aussi que la tactique de leur équipe n'est pas aussi variée, ou, plus exactement, aussi nuancée que celle des *All Blacks*. C'est qu'ils n'apportent pas à leurs rivaux d'Europe tout un « sac à malice » plein de combinaisons ingénieuses et de tours inédits, dont le déballage assura la prodigieuse renommée des Zélandais. C'est surtout qu'ils ont eu le tort de venir après ceux-ci et de ne pas apporter une disposition nouvelle de leurs quinze joueurs. La révélation de l'ailier et des cinq-huitièmes a ébloui les adversaires du team de Nouvelle-Zélande. Celui des Afrikanders joue trop à la manière des clubs anglais. Il faut, à notre époque, pour émouvoir les masses, savoir présenter de très vieilles choses d'une manière originale.

En France, également, la curiosité a été moins excitée par les batailles entre anglais et africains. Ceux-ci n'ont plus cette auréole qui entourait l'équipe imbattable. Peut-être les Afrikanders viendront-ils en France. Ils n'y soulèveront pas le même enthousiasme naïf que ceux qui les ont précédés.

Samedi dernier les Anglais ont eu un moment d'émoi agréable. L'équipe d'Angleterre a fait match nul avec celle des Springboks, un essai ayant été marqué de chaque côté. Ce n'est qu'une demi-victoire, mais elle a son prix.

La partie fut extrêmement dure, comme toutes les parties jouées contre les équipes nationales. Mais... les Afrikanders, décimés par leur match contre le Pays de Galles, n'étaient pas au complet. Cette considération diminue, certes, la gloire des équipiers du team d'Angleterre. Les avants sud-africains se sont glorieusement comportés au cours de ce match. Leurs dribblings ont eu les honneurs de la journée.

FERNAND BIDAULT.

LA COUPE DE L'ENTENTE CORDIALE

Notre représentant, Ragueneau, triomphe, mais au classement par équipes, les Highgate Harriers, d'Angleterre, sont vainqueurs



L'équipe anglaise des Highgate Harriers.

L'équipe anglaise des Highgate Harriers s'est placée première dans le classement par clubs. De gauche à droite, sur la photographie : Clendey (10), Still (5), Aldridge (1), Pearce (2), Harris (8), Johnston (3), Horne (4), Brookes (7), Wolley (6), Evans (9).

La saison de cross-country a brillamment débuté, dimanche dernier, par une rencontre internationale qui mettait aux prises nos meilleures équipes avec un excellent club anglais, le Highgate Harriers, et le team national belge. Cette épreuve, dite Coupe de l'Entente Cordiale, avait été organisée par notre confrère les Sports, sur un parcours de 12 kilomètres environ. Elle se courait dans les environs du champ de courses d'Enghien, où se faisaient le départ et l'arrivée. La pluie avait rendu le terrain boueux et lourd, ce qui gêna beaucoup les concurrents.



Le vainqueur Ragueneau.

Ragueneau, le recordman de France de l'heure, a brillamment remporté la victoire, faisant les 12 kilomètres du parcours en 44 m. 26 s. 1/5.

Notre amour-propre national a tout lieu d'être satisfait, car notre brave petit coureur, Ragueneau, a triomphé. Il a battu nettement, sans surprise aucune tous ses adversaires.

La course tint tout l'intérêt qu'on pouvait espérer. Un seul point noir : l'abandon de Keyser. On attendait avec impatience sa rencontre avec Ragueneau, mais la nouvelle étoile du R. C. F. perdit un de ses souliers à la sortie de l'hippodrome et dut s'arrêter. Il repartit, mais il était trop lâché et il abandonna, rentrant directement au vestiaire.

Ragueneau, pendant ce temps, allait toujours de son allure souple et élégante. Pearce faisait des efforts désespérés pour le rejoindre, mais il ne pouvait y parvenir. Les Anglais et les Montrougiens restaient toujours bien groupés, les Belges fermaient humblement la marche. Tandis que Ragueneau continuait à tenir seul la tête, provoquant l'admiration de tous les spectateurs, et qu'il n'avait personne pour mener le train, les deux Anglais Pearce et Brookes, s'entraînaient mutuellement cherchant toujours en vain à combler le retard qu'ils avaient sur le crack montrougien.

Et Ragueneau passait premier le poteau d'arrivée au milieu d'un enthousiasme indescriptible. Pearce finissait second, à 80 mètres, et un autre Français, Guesnon, du Club de Saint-Mandé, prenait la troisième place, après une course magnifique! Aldridge, qui avait gagné le cross international de la Vie au Grand Air, en 1905, causait une profonde déception, en se classant seulement vingt-quatrième. Malgré les merveilleuses performances de nos coureurs, les Highgate Harriers l'emportaient par 40 points à 77 pour la Société Athlétique de Montrouge, les Belges étaient cinquièmes, par 167 points, tandis que le Racing-Club, auquel l'abandon de Keyser semblait avoir enlevé tout espoir, se contentait de la dernière place.

Nous ne saurions trop féliciter Ragueneau de son succès. Il nous a prouvé que les Français pouvaient lutter à armes égales avec nos voisins, et même les battre. Les Anglais ne sont peut-être pas encore au mieux de leur forme pour le cross-country, objecteront les pessimistes. Mais nos compatriotes ne sont pas plus entraînés qu'eux, et il est un fait indéniable, c'est qu'en cross il nous semble difficile de voir battre l'excellent Montrougien. Keyser, notre comingman, tenait la tête avec Ragueneau, lorsqu'il perdit son soulier. Son abandon n'amointrit nullement sa valeur.

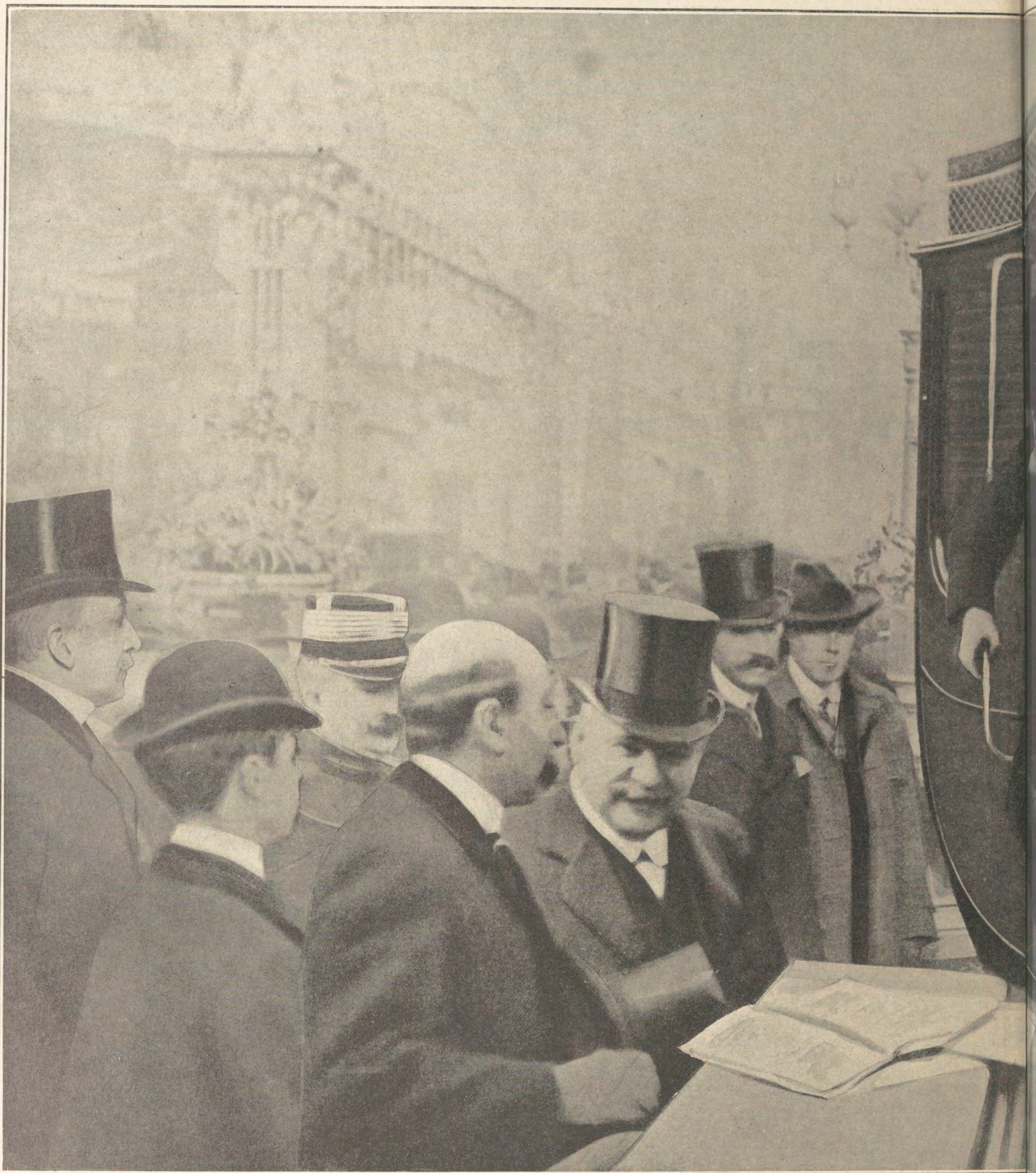
JACQUES MORTANE.



Pearce, arrivé second.

Pearce, des Highgate Harriers, s'est classé second, en 44 m. 43 s., à 80 mètres de Ragueneau.

La Vie au Grand Air
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



M. Chanot
 Commissaire spécial du Grand Palais.

Colonel Ebener
 de la maison militaire.

M. Darracq

M. Rives
 Commissaire général du Salon.

M. Fallières descend

Au cours de sa visite au Grand Palais, le jour de l'inauguration, le président de la République s'est longuement arrêté aux stands Darracq-Serpollet, où il a été reçu par les deux nouveaux associés. M. Fallières a voulu se rendre compte par lui-même de l'installation intérieure du wagon-lit automobile exposé

QUE CHEZ DARRACQ-SERPOLLET

La Vie au Grand Air



M. Serpollet

(Plaque Lumière)

du wagon-lit automobile.

au stand 87, et il a tenu à monter dans le confortable véhicule, dont il a admiré l'ingénieuse autant que pratique disposition. Un de nos photographes a pu saisir le chef de l'Etat, au moment même où il descendait de la voiture, en se disant peut-être qu'elle serait souvent préférable au sleeping officiel.

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des Documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Le concours de châssis, organisé à l'occasion du Salon de l'Automobile, a remporté un réel succès. Notre photographie représente l'arrivée à Monaco.

UNE INVENTION FRANÇAISE

Je disais l'autre jour que, dans beaucoup de cas, la question de mode, en automobile, jouait un rôle considérable : la forme des capots, la transmission, l'allumage, etc.

Nous en avons un exemple nouveau dans la vogue que rencontrent en ce moment les moteurs à six cylindres.

Au Salon de Londres, on en trouvait pour ainsi dire à chaque pas ; il n'y a pas de grande marque qui n'ait tenu à présenter à sa clientèle un ou deux moteurs à six cylindres.

La Napier, il y a deux ans, était la seule maison à fabriquer un six-cylindres, maintenant toutes les maisons allemandes, italiennes suivent et la France aussi, naturellement. Le six-cylindre est à la mode, parce qu'il nous vient d'Angleterre. Disons plutôt qu'il en revient... comme le football.

Il y a plus de vingt ans, en effet, que Fernand Forest démontrait théoriquement la supériorité des quatre-cylindres sur le six-cylindres. Il ne se contentait pas de cela, il la prouvait pratiquement, en construisant un six-cylindre, qui marchait si bien, qu'il marche encore aujourd'hui, à l'arsenal de Brest !

A la fin de 1901, le colonel Renard commandait, pour son balon de Chalais, un six-cylindre à la maison Mors ; le moteur ne fut jamais monté que sur un banc d'essais, où il donna d'excellents résultats.

En 1903, un six-cylindre figurait parmi les engagées de Paris-Madrid. Elle ne se présenta pas au départ, n'ayant jamais pu faire le poids.

On voit donc qu'on aurait tort de revendiquer l'invention du six-cylindre comme une invention anglaise. Nous avons, certes, à notre actif, assez de découvertes dans le domaine de l'automobile, pour nous montrer généreux, mais il ne faudrait pas cependant croire que nous n'adoptons une invention que parce qu'elle arrive de l'autre côté du détroit.

Il ne faudrait pas, non plus, la dédaigner, parce que nous la méprisions autrefois. Au-dessus de 40 chevaux, le six-cylindre semble devoir être le moteur de l'avenir.

F. A. WHEEL.



L'armée autrichienne vient d'utiliser les services que peut rendre la motocyclette en employant pour placer les fils du télégraphe le long des routes.

CYCLISME



Dangla, le malheureux stayer qui se tua en course de façon si tragique en Allemagne, et en l'honneur duquel un prix portant son nom a été créé au Velodrome d'Hiver.

LES 100 KILOMÈTRES DANS L'HEURE

DEPUIS que Guignard a réussi à couvrir 95 kilom. 925 dans l'heure, tout le monde s'imaginerait que bientôt va être franchi le cap des 100 kilomètres en 60 minutes. Evidemment il ne s'agit que de faire 4 kilom. 975 de plus que Guignard, et à première vue, il me semble que cela soit bien peu, comparé à l'effort qu'il a déjà produit. Je ne sais pas ce que nous réserve l'avenir, mais je ne crois pas être mauvais prophète en disant que cette performance ne sera pas accomplie de si tôt.

Faire 100 kilomètres dans l'heure : 36 secondes au kilomètre ! Quel est l'homme qui pourra être l'auteur de cette prouesse ? Un seul semble qualifié pour le faire : Guignard s'il est entraîné par Bertin. C'est lui qui désespère le plus d'y parvenir.

Ses raisons sont d'ailleurs excellentes : il faut, tout d'abord, une motocyclette qui puisse faire les 100 kilomètres : une telle vitesse chauffe le moteur, dilate les courroies de transmission, cristallise les chaînes, ainsi que le dit Bertin. Il faut en outre que le coureur ait une confiance complète en son entraîneur, et une énergie à toute épreuve.

L'homme qui fera 100 kilomètres dans l'heure, sera un homme, assurément, mais existe-t-il ?

JACQUES MORTANE.



Bougnol Binet-Valmer

M. Binet-Valmer.

M. Binet-Valmer, l'auteur des Métèques, ayant à ses côtés le professeur Bougnol et les prévôts du cercle Hoche.

BIBLIOGRAPHIE

UN SPORTSMAN ROMANCIER.

Lorsqu'on se trouve en présence de M. Binet-Valmer, homme de sport, on peut ignorer, si on ne le connaît pas déjà, qu'on a devant soi un littérateur ; mais, après la lecture des *Métèques*, personne ne s'étonnera que ce livre ait été écrit par un triomphateur de l'épée.

C'est que M. Binet-Valmer manie la plume comme il manie la lame, et sa nature d'escrimeur énergique, combative, prompt à l'attaque, amoureuse du mouvement et de l'action, se révèle tout entière dans le beau livre qui a paru ces temps derniers.

Dans les *Métèques*, dont le titre emprunté du grec indique les étrangers de toutes provenances qui envahissent Paris, œuvre violente qui a toute l'allure d'une satire impitoyable, le drame commencé le matin se termine le soir. C'est le procédé de nos grands classiques. L'intrigue, resserrée dans les vingt-quatre heures, évolue par bonds successifs, comme cela se passe dans un assaut d'armes. L'auteur attaque corps à corps ses personnages. Il ne les épargne pas plus qu'il ne le ferait dans une rencontre sérieuse avec un adversaire, sur le terrain. C'est bien là le livre sorti du cerveau d'un tireur, qui ne perd pas de vue le coup qu'il médite, qu'il compte porter au bon moment et qui toujours conserve son sang-froid et sa lucidité.

ANDRÉ DE FOUQUIÈRES.

LE JIU-JITSU ET LA FEMME

DEPUIS plus d'un an, on nous prône le jiu-jitsu comme l'art de déboîter sans difficulté les articulations de l'adversaire le plus récalcitrant. Aujourd'hui, le docteur Lagrange, le spécialiste bien connu des exercices physiques, dans la préface d'un ouvrage que le commandant Ferrus et le capitaine Pesseaud viennent de publier sur le *Jiu-Jitsu et la Femme* nous démontre que les exercices préliminaires du jiu-jitsu constituent la meilleure méthode de gymnastique connue. Le jiu-jitsu aurait précédé de plus de 2.000 ans la gymnastique suédoise, et, grâce à lui, la femme pourrait aisément devenir, au point de vue physique, l'égale de l'homme.

On n'a pas oublié le retentissant succès de « l'Auto-Redoute », fête mondaine et sportive (3^e année), organisée par notre confrère l'Auto à l'occasion de l'Exposition d'automobiles. L'« Auto-Redoute » aura lieu, cette année, le samedi 15 décembre, à minuit, au Casino de Paris.

ATHLÉTISME



Le commandant Ferrus, de la Section technique de l'artillerie, qui vient de publier un ouvrage dont nous parlons ci-dessous : le Jiu-Jitsu et la Femme.

LA DÉCADENCE DE LA LUTTE

LA saison de lutte vient de se terminer à Paris : car il y a une saison pour la lutte comme il y en a une pour les petits pois ou pour les alouettes. Elle commence en novembre pour se terminer en décembre, et c'est comme cela tous les ans. Tous les ans, une foule se passionne pendant un mois pour un sport auquel elle ne pense pas pendant onze autres. Je ne crois pas qu'il y ait dans le sport un exemple analogue.

Il ne faut pas se le dissimuler, les tournois auxquels nous venons d'assister n'ont pas suscité les enthousiasmes d'antan ; c'est souvent devant des demi-salles qu'ils se sont disputés. Et l'on sentait tellement qu'à part quelques rencontres, le public se désintéressait, qu'on a de part et d'autre coupé court. Si Padoubny est arrivé incontestablement premier aux Folies Bergère, les places suivantes ont été distribuées au hasard et Shysko ne peut être considérée comme le vainqueur, au Casino de Paris, puisque, lorsque les luttes ont été interrompues, il restait huit matches à disputer.

Si les choses se passaient ainsi en cyclisme, il n'y aurait bientôt plus de public pour le velodrome. La lutte se meurt de n'être pas sportive. Elle ne reconnaîtra les beaux jours que quand elle sera organisée par un pouvoir sportif qui ne tolérera pas que deux championnats du monde se disputent en même temps sans qu'il y ait de Champion.

MARCEL VIOLETTE.

HIPPIQUE



Le fils de l'excellent lutteur Dumont, organisateur de tournois de lutte, est apprenti jockey, et ses débuts dans cette carrière font bien augurer de son avenir.

LA SAISON D'HIVER

LES courses sont maintenant terminées, au moins en ce qui concerne celles d'obstacles. Le trotting va affronter pour la première fois la saison rigoureuse de l'hiver. Déjà, les adeptes de ce genre d'épreuves sont peu nombreux, j'ai peur que le froid les retienne en leur demeure, et que les spectateurs soient tristement rares. Enfin, l'avenir nous renseignera, et si, par hasard, la saison est fructueuse, peut-être verrons-nous, l'an prochain, des réunions à Auteuil pendant le mois de janvier, et dans deux ans Longchamp alternera avec Auteuil.

Il est certain qu'une chose simplifierait tout : ce serait la suppression de l'hiver ! Et il n'y aurait pas que les sportsmen qui se féliciteraient de cette heureuse combinaison. Mais comme il est fort improbable que la neige et la froidure veuillent abdiquer, nous devons nous contenter de prendre les choses comme elles viennent, en espérant tout bas que des perfectionnements voudront bien intervenir de jour en jour.

La saison d'hiver ne serait-elle point néfaste pour les chevaux. L'expérience qui va être tentée cette année nous donnera de précieux enseignements. Cependant, il est à craindre que les résultats obtenus ne soient pas très fameux.

D'abord, au point de vue de la santé du cheval : l'essoufflement sera beaucoup plus rapide, la bête s'échauffera tout le long du parcours et subira un refroidissement malsain aussitôt après l'arrivée. Les cracks sont délicats comme les jolies femmes et méritent des ménagements et des soins.

Outre ce défaut des courses hivernales, on pourrait reprocher aussi l'état du terrain. Le sol durci par la gelée causerait des accidents très fréquents : les chevaux tomberaient boiteux, s'abîmeraient les jambes.

Les engagements seraient peu nombreux, les propriétaires ne feraient courir tout au plus que ceux qu'on est convenu d'appeler des « toquards », les spectateurs seraient rares. Aussi pensons-nous qu'on s'en tiendra en hiver aux courses de trot.

BOIARD.



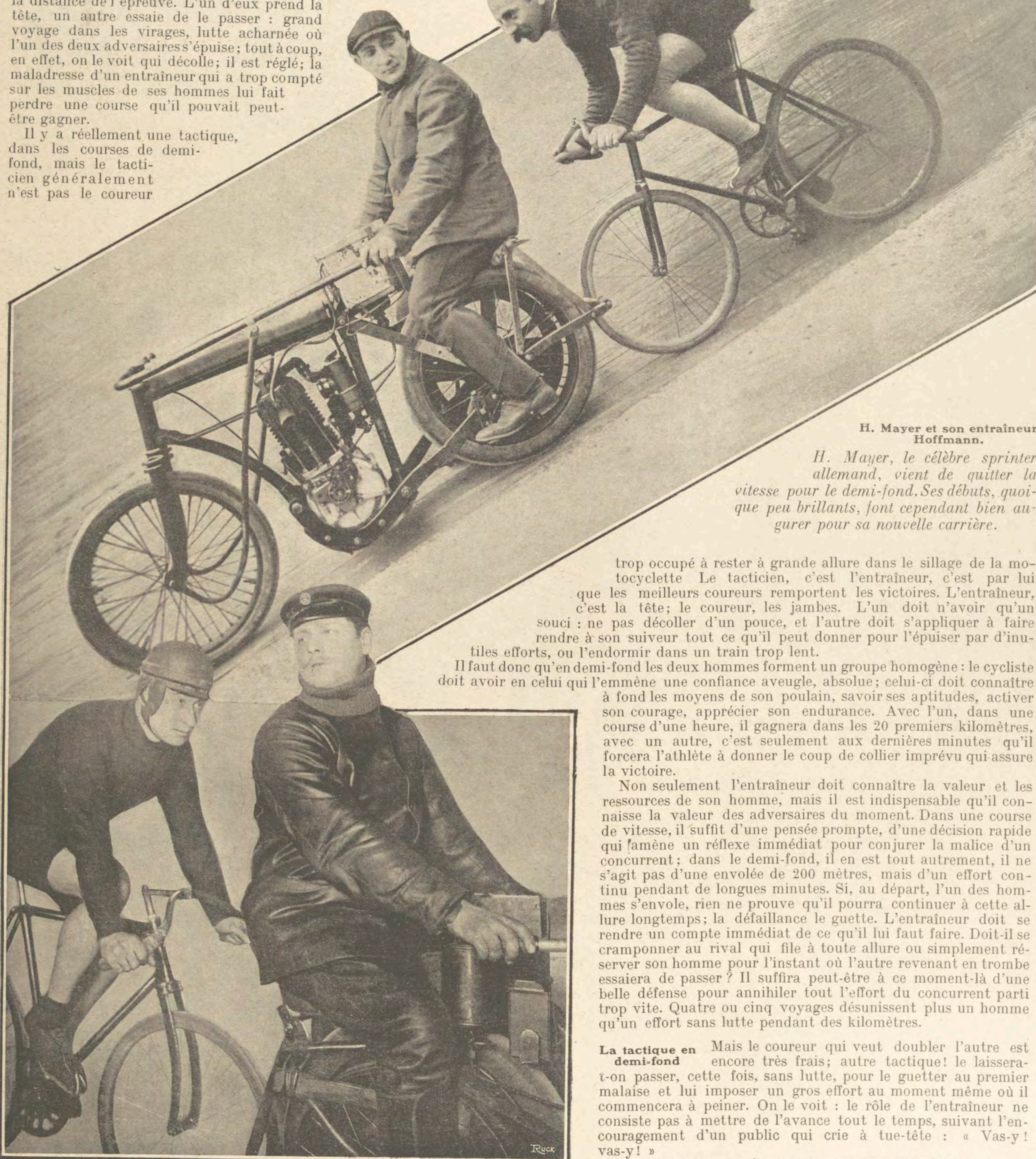
L. Mistral, qui fut l'un des premiers jockeys français osant monter en course avec les gloires anglaises, les Tom Lane, les Watkins, les Johnson.

La tactique dans les Courses de demi-fond

Le rôle de l'entraîneur * L'homogénéité de l'équipe * Les meilleurs tacticiens * * * * *

Il semble que, dans les courses de demi-fond, la tactique soit réduite à sa plus simple expression. Dès le coup de pistolet, les hommes démarrent, s'accrochent à leurs entraîneurs, et les voilà partis le plus vite possible pour couvrir la distance de l'épreuve. L'un d'eux prend la tête, un autre essaie de le passer : grand voyage dans les virages, lutte acharnée où l'un des deux adversaires s'épuise; tout à coup, en effet, on le voit qui décolle; il est réglé; la maladresse d'un entraîneur qui a trop compté sur les muscles de ses hommes lui fait perdre une course qu'il pouvait peut-être gagner.

Il y a réellement une tactique, dans les courses de demi-fond, mais le tacticien généralement n'est pas le coureur



H. Mayer et son entraîneur Hoffmann.

H. Mayer, le célèbre sprinter allemand, vient de quitter la vitesse pour le demi-fond. Ses débuts, quoique peu brillants, font cependant bien augurer pour sa nouvelle carrière.

trop occupé à rester à grande allure dans le sillage de la motocyclette. Le tacticien, c'est l'entraîneur, c'est par lui que les meilleurs coureurs remportent les victoires. L'entraîneur, c'est la tête; le coureur, les jambes. L'un doit n'avoir qu'un souci : ne pas décoller d'un pouce, et l'autre doit s'appliquer à faire rendre à son suiveur tout ce qu'il peut donner pour l'épuiser par d'inutiles efforts, ou l'endormir dans un train trop lent.

Il faut donc qu'en demi-fond les deux hommes forment un groupe homogène : le cycliste doit avoir en celui qui l'emmène une confiance aveugle, absolue; celui-ci doit connaître

à fond les moyens de son poulain, savoir ses aptitudes, activer son courage, apprécier son endurance. Avec l'un, dans une course d'une heure, il gagnera dans les 20 premiers kilomètres, avec un autre, c'est seulement aux dernières minutes qu'il forcera l'athlète à donner le coup de collier imprévu qui assure la victoire.

Non seulement l'entraîneur doit connaître la valeur et les ressources de son homme, mais il est indispensable qu'il connaisse la valeur des adversaires du moment. Dans une course de vitesse, il suffit d'une pensée prompte, d'une décision rapide qui l'amène un réflexe immédiat pour conjurer la malice d'un concurrent; dans le demi-fond, il en est tout autrement, il ne s'agit pas d'une envolée de 200 mètres, mais d'un effort continu pendant de longues minutes. Si, au départ, l'un des hommes s'envole, rien ne prouve qu'il pourra continuer à cette allure longtemps; la défaillance le guette. L'entraîneur doit se rendre un compte immédiat de ce qu'il lui faut faire. Doit-il se cramponner au rival qui file à toute allure ou simplement réserver son homme pour l'instant où l'autre revenant en trombe essaiera de passer? Il suffira peut-être à ce moment-là d'une belle défense pour annihiler tout l'effort du concurrent parti trop vite. Quatre ou cinq voyages désunissent plus un homme qu'un effort sans lutte pendant des kilomètres.

La tactique en demi-fond Mais le coureur qui veut doubler l'autre est encore très frais; autre tactique! le laissera-t-on passer, cette fois, sans lutte, pour le guetter au premier malaise et lui imposer un gros effort au moment même où il commencera à peiner. On le voit : le rôle de l'entraîneur ne consiste pas à mettre de l'avance tout le temps, suivant l'encouragement d'un public qui crie à tue-tête : « Vas-y! vas-y! »

Regardez en courses des entraîneurs comme Hoffmann, comme Péguy, comme Bertin; quand ils ont derrière eux un coureur qu'ils ont l'habitude de tirer, c'est tout de même pour ceux qui n'aiment guère la course derrière moteurs, un beau spectacle sportif. Hoffmann, en particulier, est un véritable maître.

Nat Butler et Péguy.

Nat Butler, entraîné par Péguy, est sorti facilement vainqueur de sa rencontre avec les deux débutants en demi-fond, Mayer et Quessard.

Vous ne voyez pas derrière lui un coureur qui rame désespérément et marche par à-coups ; Hoffmann sait parfaitement ce qu'il peut demander à son homme ; il est admirable à 80 à l'heure quand il court avec le coureur qui le suit. Avec Walthour il a fait une fin de saison merveilleuse, bien que le stayer américain ne fût pas dans sa forme la plus brillante. Darragon a été battu plus par l'entraîneur que par l'athlète et sans nier une seconde la supériorité du crack d'Atlanta, je suis persuadé qu'en des circonstances analogues, c'est-à-dire une pleine forme de Darragon et un léger déclin chez son adversaire, c'est le coureur derrière Hoffmann qui remportera la victoire.

Des associations de coureurs et d'entraîneurs parfaites ont été applaudies sur les pistes, ces dernières années, mais celle qui certainement a obtenu le plus vif succès est celle de Guignard et de Bertin. Bertin a la spécialité des engins extraordinaires ; avec une tranquillité dont rien n'approche, il met au point des moteurs de vingt-cinq chevaux qui peuvent fournir des vitesses incroyables. Il a fait battre à Beaugé jadis tous les records du monde ; Guignard derrière lui, a porté le record de l'heure à plus de 95 kilomètres. En course, il a moins de finesse que Hoffmann, moins de brio que Péguy, mais il est sûr ; pas de pannes à craindre, la moto est réglée avec une méthode telle qu'elle fera exactement ce qu'on lui commandera.

Péguy est un tacticien presque aussi complet qu'Hoffmann ; seulement il est plus Français, — je m'explique, — il se laisse plus facilement emballer. Hoffmann ne se laisserait jamais entraîner par les cris d'un public peut-être plus sincère que sage ; il continuera à courir sa course. Péguy au contraire s'énervait en tentant de passer vainement un adversaire qui résiste ; il a de la virtuosité, et il semble que son ardeur et son entrain donnent des moyens aux coureurs qu'il emmène.

Le bon entraîneur fait le bon coureur Tout le secret des courses de demi-fond réside en ceci : la valeur de l'entraîneur : derrière certains pace-makers que je pourrais nommer, jamais un homme ne décrochera une victoire, quelle que soit sa qualité. Des hommes comme Rugère, comme Dussot seront difficilement battables le jour où ils pourront trouver — et payer — un motocycliste qui les emmène raisonnablement et suivant leurs moyens. Parent n'a rien fait avant d'être tiré par Pillas, Darragon a connu des déclin et des apothéoses suivant l'entraîneur qu'il avait choisi. Derrière certains, Simar est imbattable, derrière d'autres, il n'existe pas. La tactique n'existe pas seulement en course, elle existe si j'ose dire, à l'entraînement : il y a une méthode qu'il faut suivre : la préparation ne consiste pas à abattre trente tours à toute allure, en doublant des hommes de classe. Il y a toute une gamme de vitesses à parcourir, et ce n'est pas derrière la motocyclette de tel fou qui fait des tours en 14 s. 25 que l'on trouvera la forme.

Il y a des sportsmen qui prétendent que la course derrière moteurs ne comporte non-seulement aucune tactique, mais ne nécessite aucune valeur athlétique. On serait d'ailleurs tenté de le croire, à voir le nombre d'étoiles filantes qui paraissent dans les courses de demi-fond. Cependant, un des meilleurs sprinters européens, Henri Mayer, vient de faire ses débuts dans le demi-fond et malgré un entraîneur assez vigoureux il a déclaré après sa course que jamais il n'avait fourni semblable effort : « En dix ans de sprint, jamais je n'ai éprouvé un tel épuisement ». En descendant de machine, il s'est trouvé mal et l'on a été obligé de le masser pendant trois quarts d'heure pour lui permettre de prendre part à la seconde manche. Et pourtant l'argument de Choppy, « le plus vite est le plus long », semblait, dans un pareil cas, donner presque chance à Mayer. Il faut croire que ce jour-là la classe n'a pas suffi et que malgré le dédain qu'on a pour la course dernière motocyclette, elle nécessite un très réel effort physique.

Le jour où Mayer aura acquis la pratique nécessaire pour gagner une course de demi-fond avec le sourire, le jour où il aura un entraîneur qui connaîtra ses aptitudes, Mayer gagnera des courses de demi-fond. Mais s'il a gagné tant de courses de vitesse avec sa tête, sa tactique, sa finesse, le jour où il triomphera dans une épreuve d'une heure, ce sera à ses jambes qu'en reviendra le seul mérite.

JACQUES BAUDIER.



Quessard.

Le jeune Quessard, honorable sprinter, a quitté la vitesse pour le demi-fond, où il a fait d'honorables débuts. Il semble avoir un bel avenir devant lui dans cette nouvelle carrière. Il ne lui manque encore qu'un peu de sang-froid et de confiance en soi... et en son entraîneur.

CONCOURS N° 3 & Résultats

A QUI LES TORSSES ?

Notre grand concours de lutteurs « A qui les torsse ? » n'a pas remporté moins de succès que les précédents. 1.344 réponses nous sont parvenues, mais les solutions justes ont été plus rares, ce concours étant assez difficile.

Aussi sommes-nous fort reconnaissants à nos lecteurs d'avoir bien voulu mettre autant d'empressement à nous envoyer des résultats, hélas ! trop rarement justes. Nous leur souhaitons d'être plus heureux une autre fois et nous serons très satisfaits de les en féliciter.

La solution était la suivante :

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| 1 — G Padoubny. | 5 — C Beck-Olsen. |
| 2 — E Limousin. | 6 — B Eberlé. |
| 3 — F Hitzler. | 7 — D Vervet. |
| 4 — H Raoul le Boucher. | 8 — A Cazeaux. |

1^{er} prix : Une bourse mailles fines en argent contrôlé, contenant 20 francs en espèces, Madame Dauvé, 17, boulevard Pasteur, Paris (XV^e).

2^e prix : Un abonnement d'un an à la Vie au Grand Air, M. Pierre Bildgen, 24, rue de l'Eglise, à Livry (Seine-et-Oise).

3^e prix : Un porte-crayon argent contrôlé, M. Gabriel Marty, 2 bis, rue Pompe-des-Potiers, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Mentions

P. Boden, A. Espagnon, E. Froment, F. Giovanoli, A. Chaerfl, A. Bazin, D^r Willers, Ducouret, A. Struvay-Lahaye, I. Polychroniade, B.-J. Favergon, L. Guidon, R. Marin, V. de Vaublanc, V. Baillard, H. de Pavent, R. Cael, Houzet-Pluquet, J. Kullmann, L. Lebrat, Santiago Y. Ramon Paz, M. Ribierre, E. Bonsergent, H. Cliquennois, L. Galinotti, F. Keiffer, M. Brunault, V. Millet, J. Lagneau, J. Costard, B. Balard, R. Benard, J. Rallien, M. Couillaud, H. J. Hees, A. Mortier, J. Reiter, J. Dutheil, H. Pasquier, A. Lasnier, E. Reboul, Brossard, Nombloite, J. Véron, M. Mentz, V. Klein, Dechaux, J. Michelot, Mignon, E. Dupois, Lainé, J. Varlet, H. Bonin, A. Marie, P. Caron, M. Chambaux, H. Laborde, Lagarde, M. Marnier, H. Stook, O. Villars, V. Koemer, A. Dutreuil, Vanier, J. Perrin, J. Brunet, H. Volland, Debray, Delettire, Ducout, Lacoste, J. Renardon, H. Lehaut, M. Mignard, H. Pannier, H. Martinet, Martin, Mortant, G. Ray, G. Pierray, A. Dufour, R. Bousquet, E. Véron.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous donnerons le résultat du concours n° 4, *Les jockeys*, dans le numéro du 5 janvier. Nous recevrons jusqu'au 25 décembre les solutions des concours de Noël dont les résultats seront publiés dans le numéro du 19 janvier.

JE NE SUIS PAS UNE BRUTE !

par Raymond CAZEAUX

L'excellent lutteur lation de l'année, ont Cazeaux, attristé de et explique sa mé-

Cazeaux et le Belge Constant le Marin, la rév- bien voulu poser pour la Vie au Grand Air la réputation de brute qu'on lui fait, se disculpe thode

de suite Champion de Liège. Retenez le nom de Constant le Marin, toute l'Europe le connaît et l'a déjà applaudi; il succédera à Padoubny.

L'injustice Constant le Marin est mon ami, et je vous garantis que si vous me voyiez m'entraîner avec lui, c'est alors que vous me traiteriez d'apache et de sinistre brute. Nous n'y allons pas de main morte. En un mot, nous luttons. La lutte n'est pas un sport pour jeunes filles et enfants. Quand on se bat, « on y va et on marche », on ne se demande pas pardon quand on se masse trop violemment, on ne se retire pas du ring quand on a reçu une bourrade.

Trouvez-vous digne

L Championnat est terminé! Jusqu'au dernier moment, j'ai espéré conquérir le glorieux trophée de Champion de France, mais hélas! un coup malheureux — mes jambes prises dans les cordes — a causé ma défaite. Aimable de la Calmette, mon vainqueur, est aussi triste que moi de l'issue de cette lutte. Il voulait me tomber régulièrement et non profiter du hasard. Nous nous retrouverons, et, ce jour-là, nous viderons amicalement cette querelle toute sportive. J'ai bien peur que la finesse d'Aimable, ce vieux lutteur rompu à toutes les roueries du métier, vienne à bout de ma jeune science, car je ne lutte que depuis deux ans. Bien des gens ignorent ce détail et pensent que je prends part aux Championnats depuis plus longtemps, parce que je me suis toujours classé, depuis mes débuts, dans les poules finales, finissant toujours dans les premiers du classement.

Avant de commencer mon plaidoyer, puisque je suis accusé d'être un apache et que je veux prouver qu'il n'y a pas d'être plus doux que moi, je veux attirer votre attention sur mon camarade, le Belge Constant le Marin,

qui a posé avec moi pour la Vie au Grand Air. Inconnu au début du Championnat du Casino de Paris, il s'est immédiatement mis en lumière, et fut la véritable révélation de l'année, finissant troisième, derrière Zbysko et Lurich. Lorsqu'on songe qu'il n'a que 22 ans, on se rend compte qu'il n'y a aucune exagération à prétendre que nous tenons en lui le futur Champion du Monde. On ne peut trouver athlète plus élégant, plus adroit, plus fin que Constant. Rappelez-vous ses trois matches successifs avec son homonyme au Casino : il en sortit vainqueur en moins de deux minutes pour les trois. Depuis son plus jeune âge, d'ailleurs, il a été initié à la lutte par son père, qui était un athlète redoutable. C'est grâce à cette éducation que mon camarade, lorsqu'il était encore amateur et qu'il n'avait que 18 ans, fut deux années

d'un véritable athlète la conduite de Smejkal vis-à-vis de moi aux Folies-Bergère? Le jour où il luttait avec Jemmy Esson qu'il jugeait moins fort, il le brutalisait, le rouait de coups, et plus on criait, plus il insistait. Avec moi, il savait que je ne me laisserais pas faire, et chaque fois que je le lançais dans les cordes, Monsieur se plaignait à l'arbitre, tel l'enfant qui s'écrie : « Laisse-moi ou je vais le dire à papa qui te fouettera ». De tels actes ne se qualifient pas.

Avec Vervet, ce fut autre chose. A l'écouter parler, il ne devait faire qu'une bouchée de moi. Je pense que cette bouchée n'a pas dû l'empêcher de digérer, car après avoir essayé de me vaincre sans m'avoir tombé, il s'est récusé le jour où il pouvait prouver sa supériorité. Vervet a reculé, cette défection en dit plus long que n'importe quelle victoire.

Ai-je été brutal avec Antonitch? Ai-je été brutal avec Pengal? Ai-je été brutal avec tous ceux

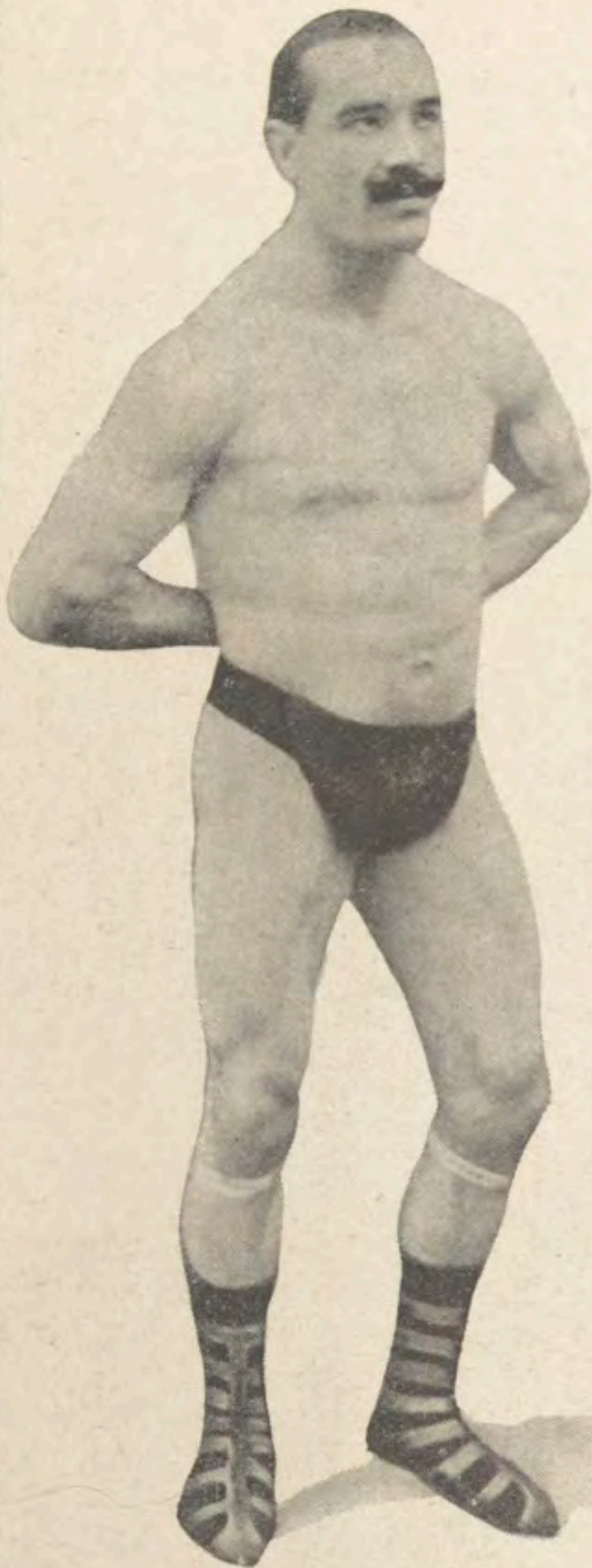
Constant le Marin.

La révélation de l'année, le Belge Constant le Marin a fait à Paris des débuts triomphants au Casino de Paris.

que j'ai battus, à part Smejkal? Non, et pourquoi? Parce que ceux-là combattaient loyalement, qu'ils comprenaient que la lutte n'est pas un art d'agrément qui consiste à s'effleurer avec une plume de paon. Ce que l'on considère comme des mœurs d'apache de ma part, c'est simplement une question de caractère. Mon tempérament de Méridional est cause que je m'énerve, que je fais quelquefois un peu de bourre, mais je n'ai jamais tué ni même blessé qui que ce soit. Au contraire, je suis très doux et nullement brutal.

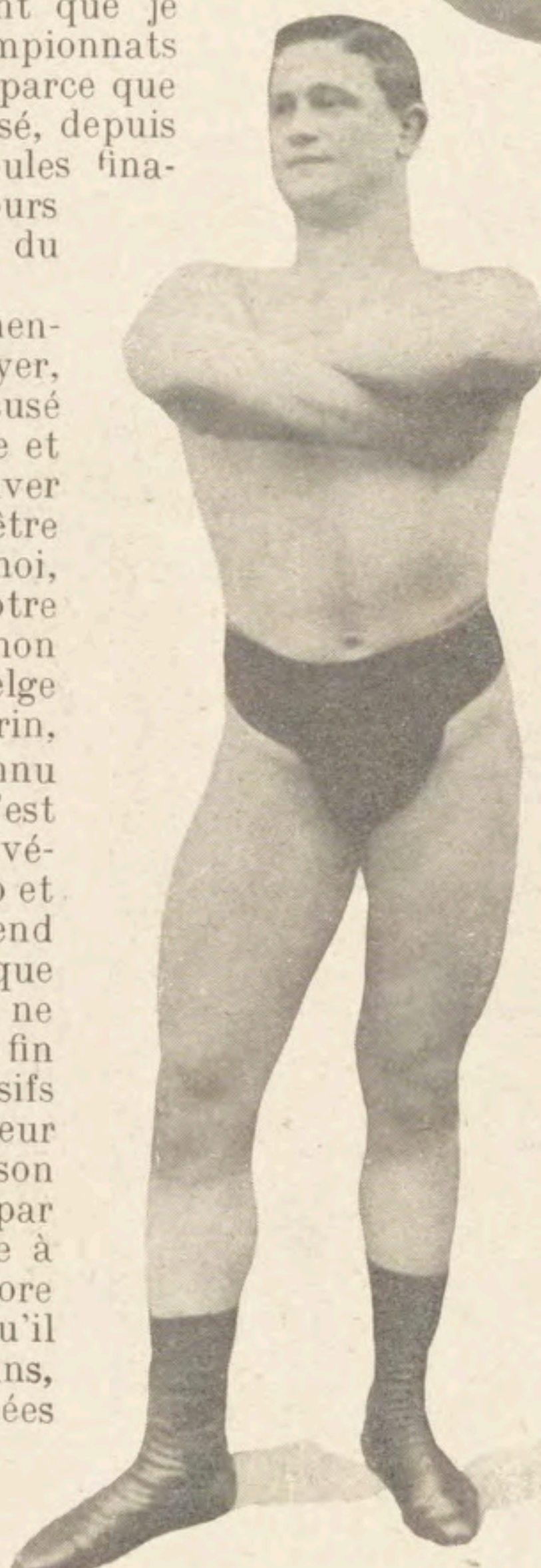
Je ne saurais trop remercier la Vie au Grand Air de m'avoir permis de me justifier aux yeux du public.

RAYMOND CAZEAUX.



Cazeaux.

Le roi des vaillants, un lutteur doué d'une force et d'une finesse à toute épreuve.



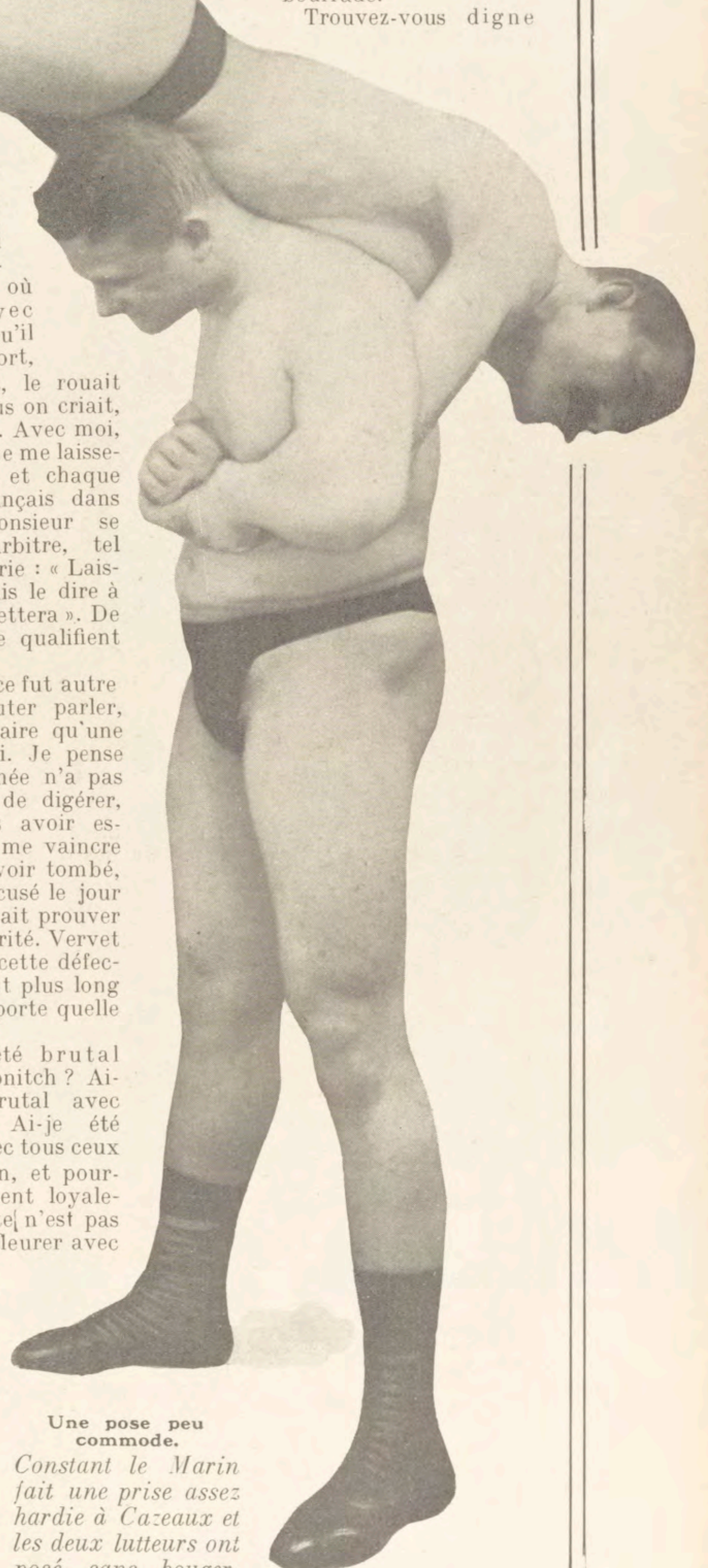
Constant le Marin.

La révélation de l'année, le Belge Constant le Marin a fait à Paris des débuts triomphants au Casino de Paris.



Massage de poignets.

Cazeaux et Constant le Marin, chaque fois qu'ils luttent dans la même ville, s'entraînent tous les jours ensemble. Ils possèdent toutes les qualités requises pour être champions. Cazeaux a la science et la combativité, Constant le Marin l'adresse et l'élégance.



Une pose peu commode.

Constant le Marin fait une prise assez hardie à Cazeaux et les deux lutteurs ont posé, sans bouger, pendant 12 secondes devant l'objectif de notre photographe.

Quelques Apoptegmes du Docteur Turner

Un docteur sportsman  L'influence sur le cœur de l'effort athlétique  Sportsmen, rassurez-vous, mais restez sportsmen  Autres questions : la vibration et la fatigue  Mecredy contre Turner  Les vieilles vérités toujours jeunes                         

UNE des figures les plus originales et les plus éminentes du monde cycliste — disons-mieux : du monde sportif insulaire, le Dr B. Turner, qui fut une des étoiles du Ciment — pardon de la Cendre ou de la brique — il y a quelque quinze ans, à un âge où la plupart ont déjà dit adieu à la piste; une des plus diverses aussi et des plus représentatives : le premier, il a mis en lumière et scientifiquement démontré le désavantage où se trouve l'homme qui mène par rapport à l'homme qui est mené, expliquant et justifiant du coup la tactique d'attente du sprinter. Défenseur des fiers principes, il a joué et joue encore dans les conseils de la N. C. A. les Minos et les Rhadamante; le faux amateur, le professionnel déguisé qui longtemps infesta la piste anglaise, n'eut pas d'ennemi plus acharné, ni plus constant.

Lorsqu'il parle aujourd'hui du sport, ce n'est donc pas seulement en savant qui a observé son action sur autrui, c'est en sportsman qui fut champion (25 milles tricycle) à son heure, et à qui rien de ce qui intéresse l'arène n'est demeuré étranger : de là, l'autorité particulière, l'autorité double, qui s'attache à des consultations athlétiques comme celle, par exemple, dont je vais vous entretenir et où l'ex-champion docteur traite d'un sujet entre tous vital : l'influence sur le cœur de l'effort musculaire.

Le cœur et l'effort sportif « Depuis quelques années, remarque-t-il, la maladie de cœur a été l'affection à la mode; nous avons entendu citer maint cas d'athlètes notoires qui, souffrant du cœur, se seraient guéris d'une façon plus ou moins miraculeuse. Le fait est qu'il est impossible à qui que ce soit de mener l'existence de l'athlète sans développer, jusqu'à un certain point, le muscle cardiaque, de la même façon que le bras du forgeron se développe par l'usage constant du marteau; mais ce développement du muscle cardiaque n'est pas plus une maladie que n'en est une le développement du bras du forgeron.

« Ne peut-on trouver là l'explication rassurante de cette anomalie, qui nous a plus d'une fois surpris et alarmés, d'un des rois de la roue, d'un gagnant de Grand Prix exempté du service militaire par un Conseil de revision, pour hypertrophie du cœur? Ce phénomène, très naturel, en somme, ne constituerait au pis qu'une menace, la menace d'un péril qu'il ne tient qu'à nous d'éviter. Tel est, du moins, l'avis très net du Dr Turner, qui le justifie ainsi : « Lorsqu'on abandonne toute participation active aux luttes de l'arène, le cœur, comme tout autre muscle, s'adapte lui-même aux nouvelles conditions de vie qui lui sont faites et commence à décroître. Ce muscle, à condition que l'individu conserve sa santé, perdra simplement de son volume, sans que cette diminution implique une dégénérescence. Mais si, brusquement, toute espèce d'exercice physique est abandonnée et que notre sujet mène une vie oisive qui favorise la formation des tissus graisseux, alors le muscle du cœur, comme tous les autres, sera exposé à une infiltration de matières graisseuses et, dans cette condition nouvelle, ne pourra plus répondre à un brusque appel d'énergie. C'est là un cas qui se présente quelquefois et c'est un avertissement pour tous les athlètes de continuer dans une certaine mesure, quand ils avancent en âge, les exercices actifs, de ne pas les abandonner brusquement et tout d'un coup. »

Je n'ai pas qualité pour discuter la théorie du docteur; je constate seulement qu'elle semble d'accord avec notre expérience de l'arène, qu'elle explique ces accidents (break-downs) dont furent victimes des athlètes fameux et qui ont été souvent invoqués contre l'athlétisme par des observateurs incompetents ou superficiels; qu'elle est, d'autre part, confirmée, par l'exemple de ces vétérans du sport dont la robustesse semble défier les ans; par un M. W. G. Grâce — autre docteur athlète; par un Holbein; par cet extraordinaire W. G. George, qui a fourni plus de rudes efforts qu'homme du monde et ne s'en porte pas plus mal, parce qu'il eut la sagesse — lui-même le raconte en un substantiel opuscule — de ne point rompre tout à fait avec les mâles habitudes de sa jeunesse. Mais revenons à notre auteur.

« Bien des gens, poursuit-il, athlètes ou non, s'imaginent qu'ils ont une maladie de cœur, parce qu'on le leur a dit; s'il existe un organe qui plus qu'un autre soit entièrement affecté par le système nerveux ou par les misères et désordres des autres organes, c'est incontestablement le cœur, et rien n'est plus capable de le mettre hors de son assiette, si l'on peut dire, que l'opinion de son propriétaire qu'il en est hors. Voilà le cas de maladies de cœur où se produisent les cures miraculeuses auxquelles nous faisons une allusion tout à l'heure. Les cas de maladies organiques sont un peu plus rebelles aux remèdes. Les athlètes, je suis heureux ici de le constater, ne souffrent beaucoup ni de l'une ni de l'autre affection; et à condition d'avoir le cœur sain, de s'entraîner méthodi-

quement et de courir judicieusement, la perspective des suites ne doit détourner personne de s'embarquer dans la carrière athlétique ».

La vibration est-elle une cause de fatigue directe. Turner dit: non Au cours de sa causerie scientifique, le docteur Turner aborde divers autres sujets intéressants; les effets de la vibration par exemple, et là, nous verrons que son opinion rencontre des contradicteurs. Il affirme très catégoriquement que la vibration causée par les inégalités de la route a peu de chose à faire avec la fatigue du cycliste.

« La question, dit-il, est de savoir si cet état de fatigue est dû aux désordres du système nerveux central — cerveau et épine dorsale — causés par la vibration qui accompagne le passage du cycle sur un sol raboteux, ou bien à l'intoxication du système par les résidus de sa propre dépense, dépense nécessairement plus considérable lorsque la route est rugueuse et accidentée que lorsqu'elle est plate et lisse. Je suis personnellement convaincu que la fièvre de fatigue est la cause principale des symptômes qu'on attribue d'ordinaire à la vibration, au moins chez les sujets sains et vigoureux... »

Mecredy dit: Oui Sur ce point se heurte l'opinion du docteur Turner à l'expérience de certains cyclistes, de Mecredy, par exemple, qui lui répond: « Nous sommes tout prêts à admettre que le fait de rouler sur une surface inégale occasionne une plus grande dépense de force que celui de rouler sur un sol uni, à vitesse égale; et qu'il est, d'autre part, des gens peu sensibles à la vibration. Mais, à en juger par notre expérience, il ne semble pas que l'avis du docteur puisse être érigé en règle absolue. Personnellement, nous avons toujours beaucoup souffert de la vibration, et aujourd'hui encore, si nous devions faire une longue excursion avec une selle sans ressort, nous serions, même à une allure inférieure, fatigué bien plus tôt que si nous employions une selle à ressort. Avant l'avènement du pneumatique, nous n'avons jamais rien fait qui vaille dans les épreuves sur route, à cause de la vibration. De même, après le pneu, nous avons toujours marché médiocrement sur les pistes rugueuses, et ce, non parce que la piste n'était pas vite, ou était lourde, — nous avons fourni mainte bonne course sur le gazon même humide et collant — mais parce qu'elle était rugueuse. Maintenant encore, il suffit que nos pneus soient gonflés un peu trop dur, pour que la fatigue arrive vite, et si sur un tandem nous pouvons fournir des traites plus longues avec moins de fatigue, que sur une machine simple, c'est que la machine à longue base qu'est le tandem réduit considérablement la vibration. Nous ne sommes d'ailleurs pas seul dans ce cas; d'où nous concluons que la vibration causée par les aspérités du sol est, en soi, épuisante pour certains sujets, indépendamment de tout travail supplémentaire nécessité par les aspérités mêmes... »

Pour les cyclistes Nous n'en finirions pas si nous voulions discuter tout au long chacun des problèmes soulevés par les opinions du docteur. En guise de résumé, rappelons plutôt les lois générales de l'hygiène cycliste qu'il a lui-même ainsi formulées:

« Le cyclisme est un exercice salutaire à toute personne sainement constituée;

« Un enfant peut commencer à monter dès l'âge de sept ans environ; un vieillard peut continuer aussi longtemps qu'il s'en trouve la force;

« Le cyclisme est excellent aux deux sexes;

« La diète d'un coureur doit être celle à laquelle il est habitué; son vêtement doit être de flanelle sur la peau, peu ajusté, et réglé sur la température;

« La modération, en ce qui concerne l'allure, la distance et la côte est essentielle au novice; l'adresse, la vitesse, l'endurance viendront avec la pratique;

« La grande vertu du cyclisme en tant qu'exercice, tient à ce que le poids du corps repose sur la machine, sans qu'il soit fait appel à l'effort du cavalier;

« Dans les maladies organiques, l'usage du cycle, tant comme palliatif que comme remède, est limité; en cas de troubles fonctionnels et inorganiques, c'est un puissant facteur de guérison aux mains du médecin. »

Et pour terminer, ce dernier précepte, trop souvent violé: « Nul ne doit courir sans entraînement; et nul ne doit s'entraîner qui n'est pas constitutionnellement sain. »

Après cela, je sais bien que toutes ces opinions ne sont pas absolument neuves; quelques-unes seront traitées de vérités de la Palice par une irrévérencieuse jeunesse; mais pour être évidentes et vieilles, elle n'en sont pas moins bonnes à remettre quelquefois devant les yeux de qui si souvent les oublie.

PAUL HAMELLE.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

- 1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30).
- 2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour;
- 3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publi-

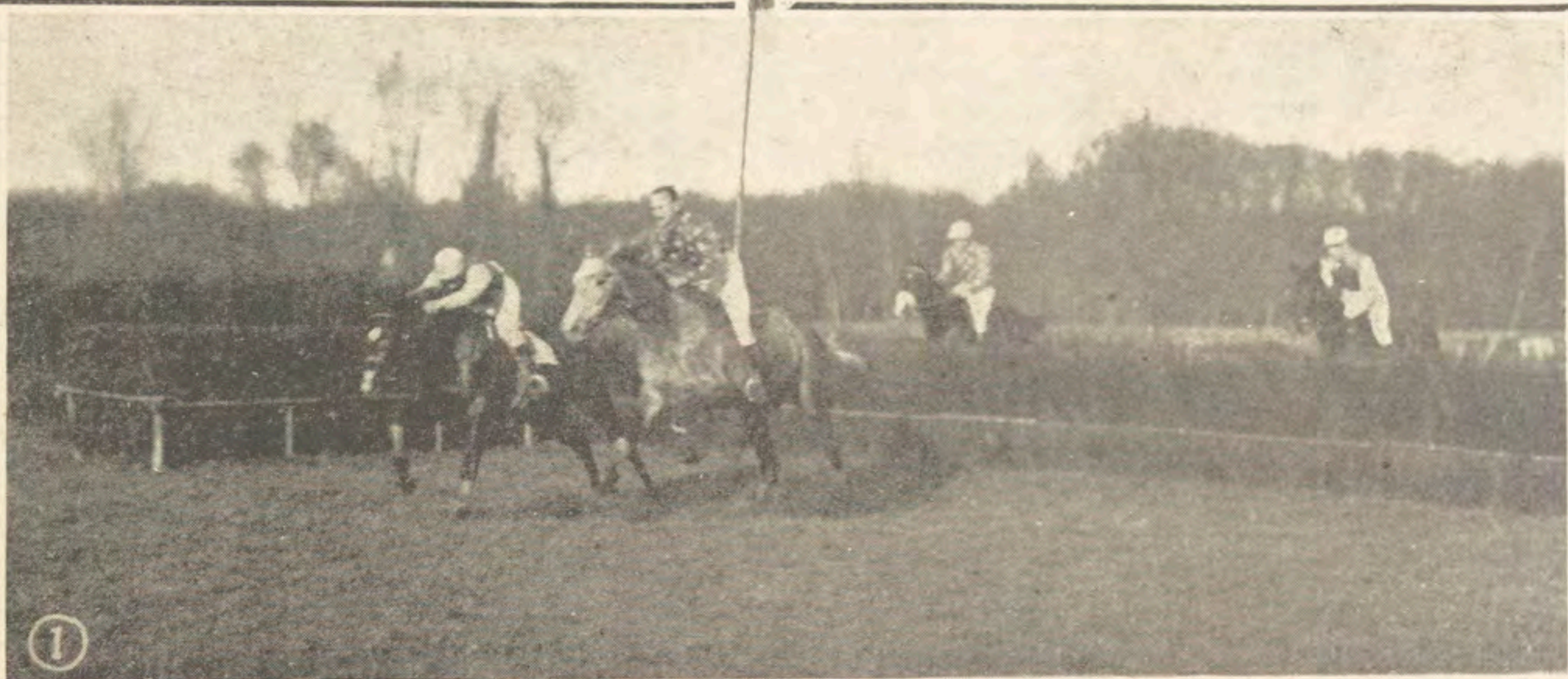
cations qui manquent à sa collection de l'année en cours. Sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0;

4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés;

5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires;

6° L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 francs.

LE DERNIER DIMANCHE D'AUTEUIL



La dernière réunion dominicale d'Auteuil n'a pas été favorisée par le temps. Cependant, les sportsmen s'étaient rendus très nombreux à cette séance. Les Prix Le Hon et Delâtre tinrent tout l'intérêt qu'ils promettaient. Ils sont revenus tous deux à Alec Carter, avec Le Trébuchet et Journaliste.

1. — Le Prix de la Porte-Dauphine (haies, 3.100 m.). Avant la dernière haie, Canot, Fort Dauphin, Nivôse et Limermont se disputent la première place. Canot (R. Sauval), coupe légèrement Fort Dauphin et l'emporte d'une encolure sur Limermont (Parfremont).
2. — Le Prix Le Hon (steeple-chase, 3.100 m., 10.000 fr.). Le saut de la rivière. Ce steeple, réservé aux poulains de trois ans, adonné

lieu à plusieurs chutes. A la Claie, Impétueuse tombait, Laverrière en faisait autant avant la butte. Au brook, Granule, Sans Souci IV et Vendémiaire culbutaient.

3. — L'arrivée du Prix Le Hon, Alec Carter, qui avait sauvé très adroitement la chute, avec Le Trébuchet, à M.G.G. Kousnetzoff, gagnait, devant Labadens (Parfremont) et Cleek (R. Sauval).

Champs de Courses

Les rouages de l'organisme du sensiblement pareils à ceux qui tains points de détail sur les-

Ln'apparaît pas que l'esprit méthodique, l'énergie consciente, l'intuition du pratique qui caractérise l'effort des Américains dans toutes leurs tentatives aient réalisé un progrès tangible dans le domaine matériel et réglementaire du turf.

Si l'on est forcé de constater que leurs méthodes d'entraînement, leur monte écrivaines et rênes courtes témoignent d'une initiative certaine dont la valeur peut être discutée, mais dont l'originalité n'est pas niable, on doit, en revanche, reconnaître que l'organisation de leurs Sociétés de courses, la configuration, l'installation, la discipline de leurs hippodromes, ne diffèrent pas sensiblement du régime des diverses Sociétés et de l'aspect des divers hippodromes du Continent. Sur ce point, le Nouveau Monde a emprunté à l'Ancien plus qu'il ne lui a prêté. Il semblerait que l'on dût en conclure à l'impossibilité d'un progrès : bien qu'il se puisse, tout au moins en France, qu'elle soit plutôt le résultat d'une apparence que le bénéfice d'une réalité, cette constatation n'est pas pour déplaire à notre orgueil national.

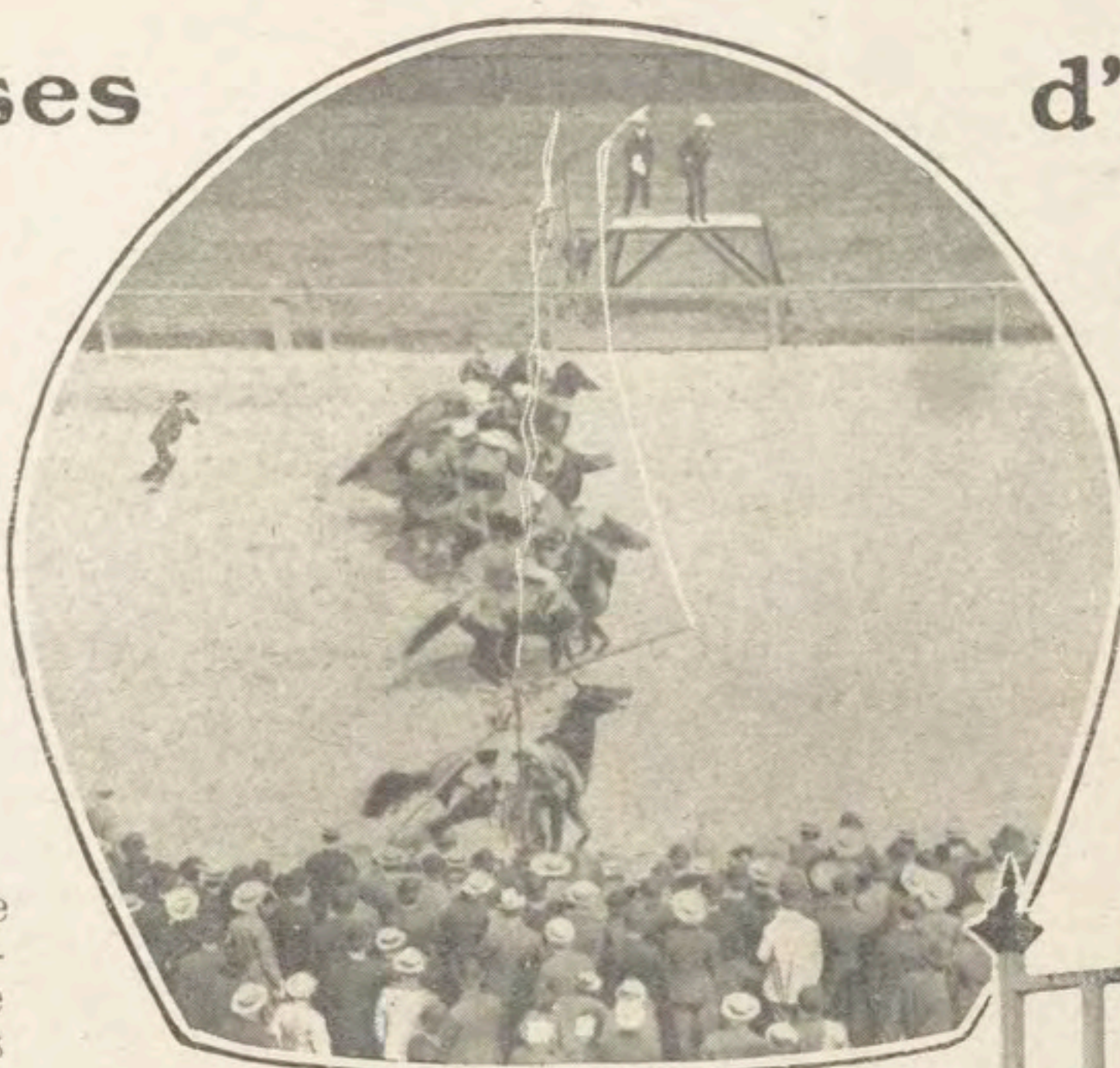
Les Sociétés hippiques de l'autre côté de l'Océan ne sont pas exclusivement des Sociétés d'encouragement ; elles sont aussi, à la différence des nôtres, des Sociétés de spéculation. Peut-être pour cette raison en compte-t-on beaucoup plus qu'en France. Parmi les plus importantes il convient de citer en première ligne le New York Jockey-Club et aussi l'American Turf Congress et le Western Jockey-Club pour les courses plates et pour les courses d'obstacles, la National Steeple-chase Association, la Meadon Brook Steeple-chase Association et le Hunt Club. Les règlements en vigueur sont, comme en France, les règlements anglais.

d'Amérique

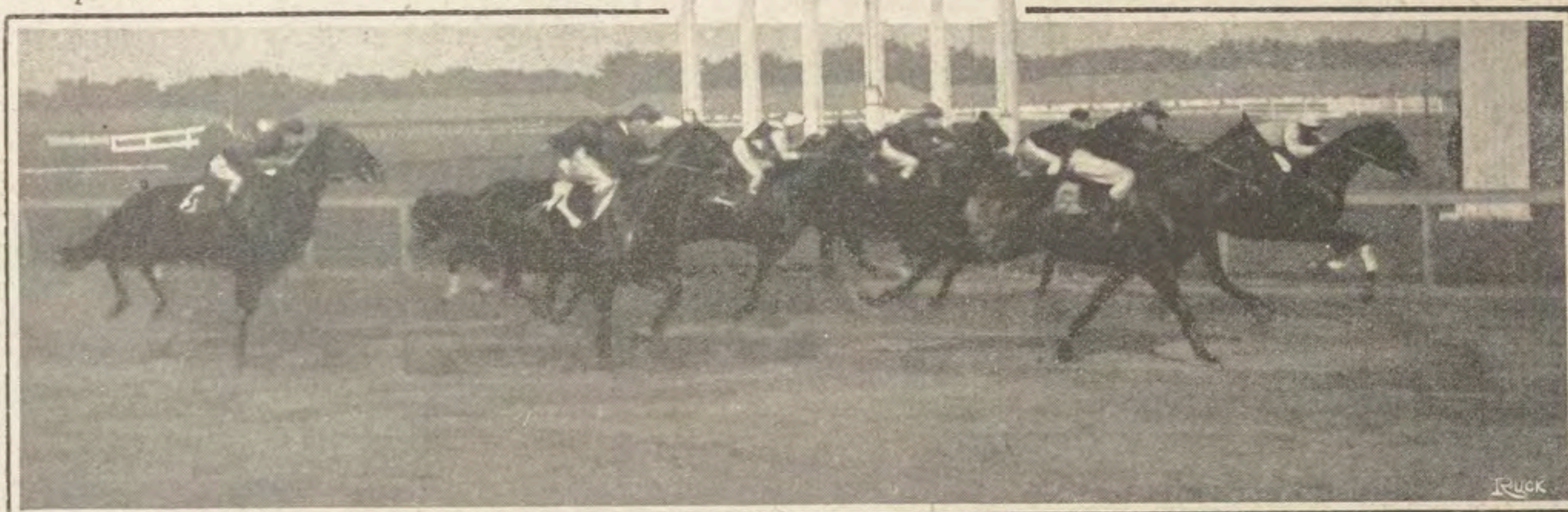
sport hippique aux Etats-Unis sont fonctionnent en France, à part certains insiste notre collaborateur

bres Prix, aux allocations importantes du Tennessee Derby (Memphis), du Kentucky Derby (Louisville) des Juvenil J. C. et Metropolitan handicap (Morris Park New York) réservés le premier aux deux ans, le second aux trois ans et au-dessus, des Great American Stakes, Brooklyn Derby et Brooklyn handicap (Brooklyn J. C.), enfin, du Suburban handicap, et surtout du Futurity pour deux ans dont le montant équivaut à celui de notre Grand Prix de Paris (Coney Island J. C.).

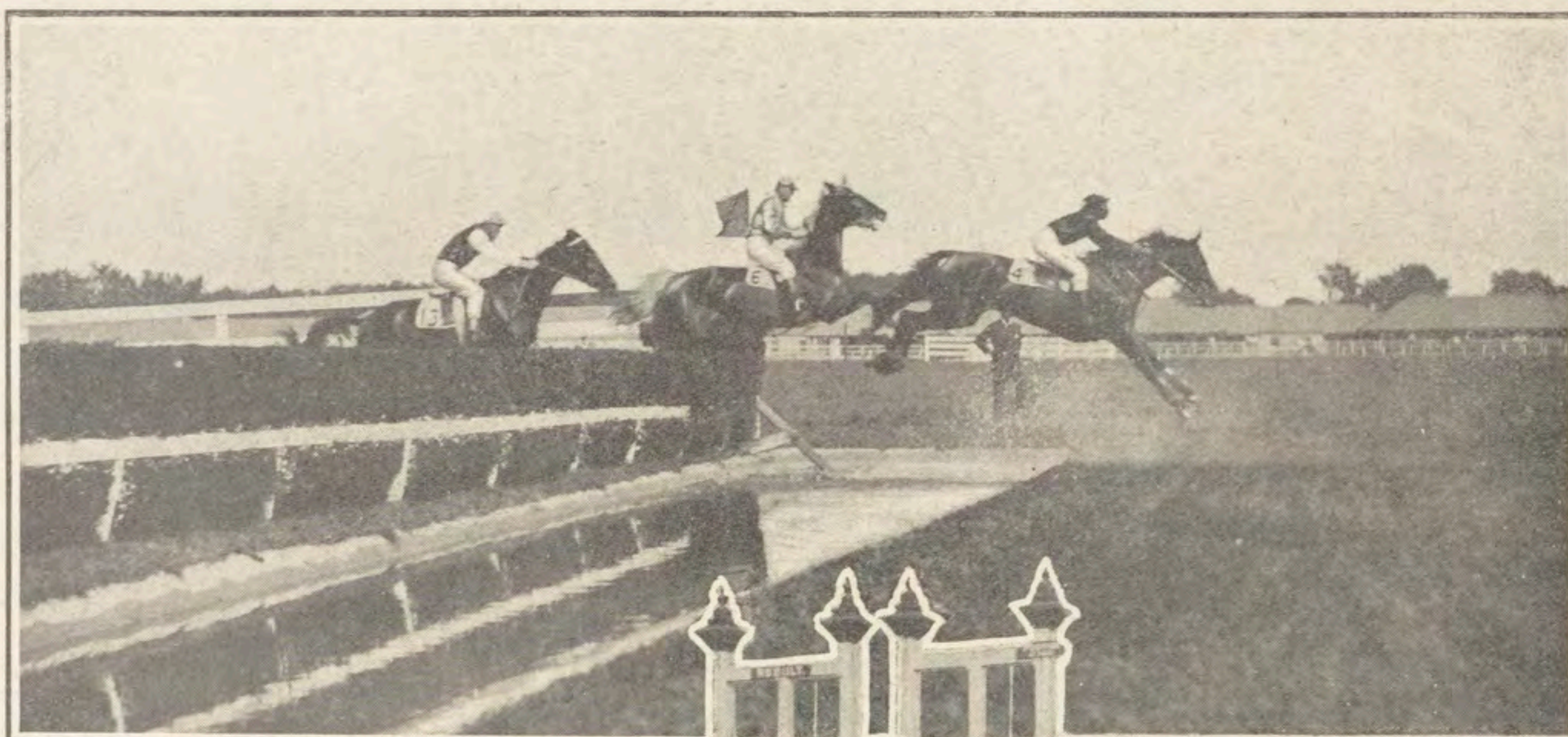
Aux entraîneurs qui préparent les futurs vainqueurs de ces épreuves, notamment à Sheephead Bay et à Gravesend, aux jockeys qui les montent, c'est la plus ancienne des So-



Un bon départ.
Les starters de France auraient à apprendre de ceux d'Amérique.

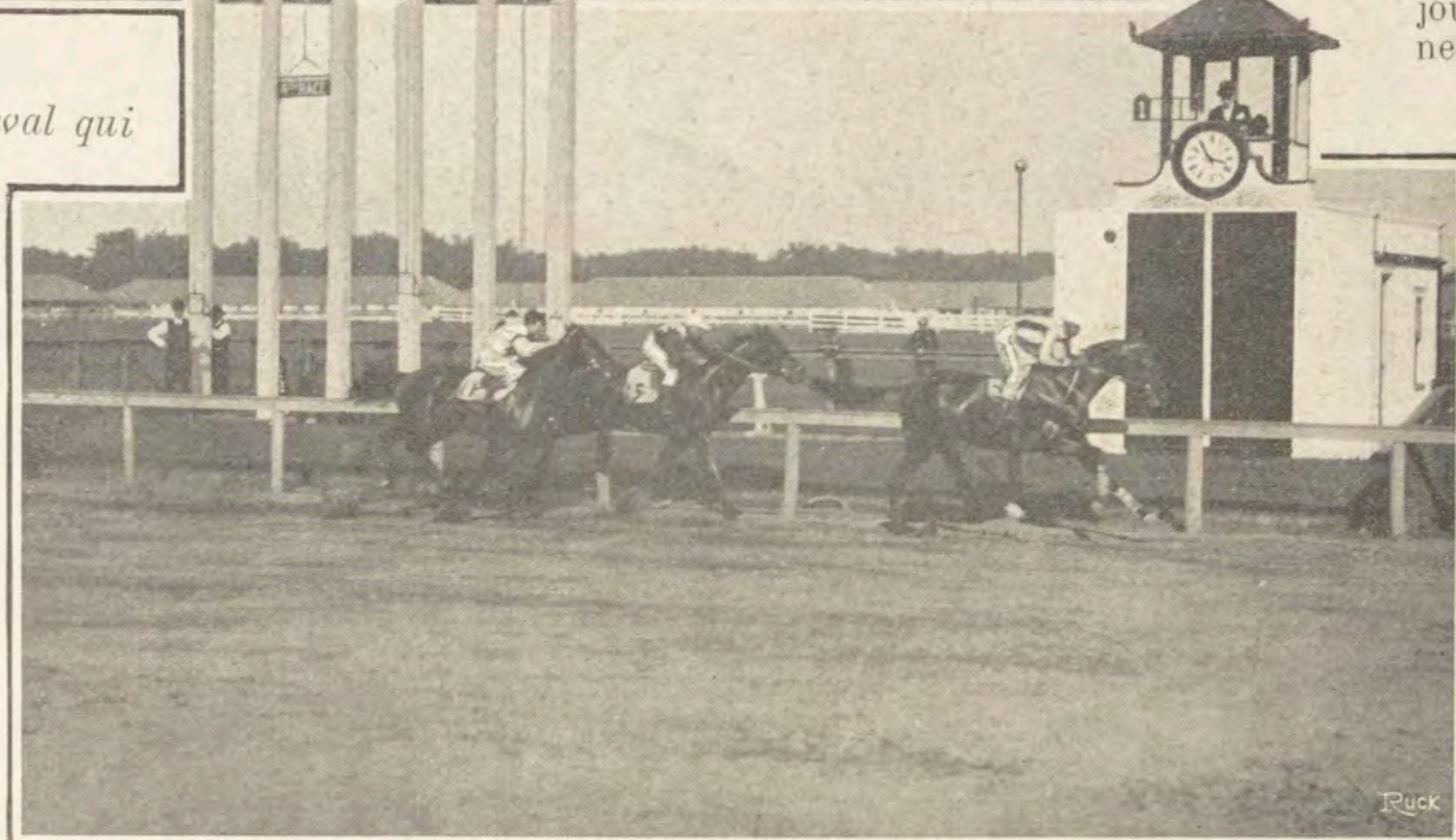


Une arrivée disputée.
On remarquera l'absence du public dans la partie réservée en France aux spectateurs de la pelouse.



Le saut de la rivière.
Les obstacles sont durs et le cheval qui porte le n° 4 à son tapis de selle accomplit un bond magnifique, piloté par son jockey nègre.

Les hippodromes et les Sociétés Les principaux hippodromes consacrés au sport légitime sont situés à Sheephead Bay, Gravesend Brighton Beach, Morris Park, Saratoga, Chicago, Saint-Louis, Cincinnati (Ohio), Memphis, Louisville (Kentucky), New Orléans (Louisiane), San Francisco et Oakland (Californie). On voit par cette rapide énumération que les déplacements imposés aux écuries sont autrement plus longs et coûteux qu'en France. C'est sur ces différentes pistes que se disputent les célè-



Une arrivée peu disputée.
C'est ce que nous appelons en France « arriver dans un fauteuil ». Le vainqueur se trouve juste en face de la ligne qui sert de repère au juge.

ciétés, le New-York, qui, comme en Europe, délivre les licences et les retire, s'il y a lieu.

Comme en Angleterre, comme en France, il est interdit à tout propriétaire de faire courir sous un pseudonyme : il est seulement permis, dans un cas de force majeure, et après autorisation préalable, de faire agréer le nom d'un représentant. L'exemple de la Société parisienne du Sport de France n'a pas été suivi en Amérique, où il n'existe pas, pour le plus grand bien des joueurs sérieux, de courses exclusivement réservées aux apprentis : le seul avantage concédé à ces novices est la décharge de cinq livres dans les mêmes conditions que sur le Continent.

On se rappelle les saillies et les boutades plus ou moins spirituelles qui accueillirent à Paris l'apparition sur la piste du médis qui portait, il y a quelques années, les jeunes couleurs de celui que les pelousards appellent familièrement le père Lieux : en Amérique, des nègres se mettent chaque jour en selle, et les Murphy, les Barnes, les Overton, les Simnis, les Hamilton ne le cèdent en rien aux jockeys blancs pour le tact, la science du train, le sang-froid et l'énergie qui font les glorieuses arrivées.

La configuration des pistes courses plates qui obtiennent la faveur du public américain ; le trotting est moins suivi ; à noter que les courses ne se disputent jamais au trot monté, mais toujours au sulky. Les départs sont donnés partout à la starting-gate et les places des compétiteurs sont tirées au sort dans la salle des balances. Les pistes offrent cette particularité d'affecter, en règle générale, une forme plutôt ovale que sphérique ; aménagées sur une couche de sable mou, roulé chaque jour avec le plus grand soin, elles sont admirablement entretenues. Les

diverses enceintes, confortables et élégantes sont le Club house, réservé aux grands propriétaires, aux commissaires, aux hauts fonctionnaires, aux invités de marque, — le Great stand, qui correspond à notre pesage et le Field, qui correspond à notre pelouse — Pour faciliter le rôle du juge à l'arrivée et aussi pour permettre au public de suivre les péripéties du parcours sans connaître les couleurs des casques, les tapis de selle de chaque cheval portent le numéro du programme officiel à gauche et à droite.

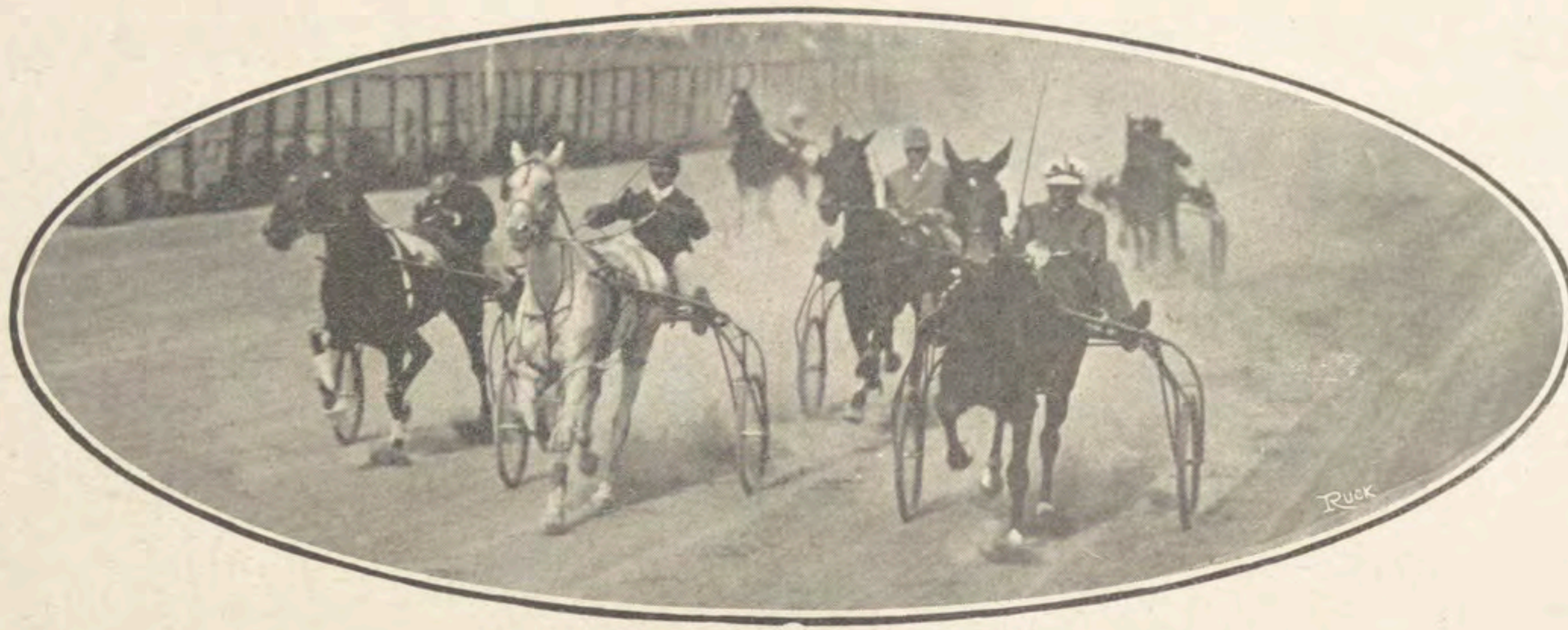
Le Pari mutuel n'existe pas : le seul régime en vigueur est celui du pari au livre; mais si l'exercice de l'industrie du bookmaker est autorisé dans les enceintes des hippodromes, il est rigoureusement interdit en dehors.

L'intervention du chronomètre pour les courses au galop est beaucoup plus active qu'en France et aussi plus sérieusement contrôlée : il en résulte que les temps indiqués ne sont jamais fantaisistes; le public peut même savoir la vitesse obtenue par les chevaux dans telle ou telle partie du parcours. Les commissaires chargés par chaque Société de veiller à la stricte observation du règlement, à l'élaboration et à l'exécution du programme sont toujours rétribués, à l'exemple des commissaires parisiens de la Société Sportive, mais à la différence des commissaires de la Société d'Encouragement et de la Société des Steeples.

Tous les haras américains sont privés : il n'existe pas de haras nationaux; l'élevage national étant suffisamment protégé par la largeur de l'Atlantique, les concurrents étrangers n'encourent aucune surcharge. Poulains et poulaches prennent leur âge au 1^{er} janvier de l'année de leur naissance; ils débutent seulement au cours de leur deuxième année et poursuivent ensuite leur carrière aussi longtemps que leur propriétaire le juge à propos : il est néanmoins extrêmement rare, comme sur le continent, de voir paraître dans le paddock un animal âgé de plus de dix ans. Il convient de signaler, en terminant, que la plupart des épreuves en Amérique se courent sur des distances de 1.600 mètres et au-dessous.

C'est peut-être là le côté par où le sport américain diffère le plus du sport français. Les courses sur une distance supérieure à 1.500 m. sont chez nous la majorité, et l'on sait que les grandes épreuves classiques s'y disputent sur 3.000 mètres et plus. Enfin nos courses de stayers sont inconnues outre Atlantique.

A part cela, on voit que, sauf certains points de détail les rouages du mécanisme qui actionne les courses de chevaux dans les Etats de l'Union et sur le continent sont plus rapprochés par des contacts que séparés par des divergences : la raison de cette similitude semble provenir principalement de la communauté d'origine. C'est l'Angleterre qui s'est intéressée la première à l'élevage des pur sang; c'est elle qui s'est attachée, avant tout autre, à l'intégrité de leur reproduction et à la possibilité de leur sélection éventuelle : à cet effet, elle a créé les courses publiques, organisé leur fonctionnement régulier et uniforme, réglementé leur usage dans toutes ses



Courses au trot. Un départ.

Les Américains se sont fait une spécialité des courses de trot. Ils y ont apporté toutes sortes de perfectionnements, notamment dans la légèreté du sulky.

semble-t-il, à ne pas le penser et permettent de prévoir, dans un avenir prochain peut-être, le jour où l'esprit national de chaque intéressé imprimera son cachet spécial à l'institution des courses importée toute faite d'Angleterre.

Les jockeys américains Déjà l'Américain, sous l'impulsion de son sens du progrès, de son individualisme, de son esprit pratique et de son goût des sports s'est consacré de préférence à la modification, sinon au perfectionnement de la partie technique : avec la minutie qu'il apporte en toutes choses et qui ne lui fait négliger aucun détail

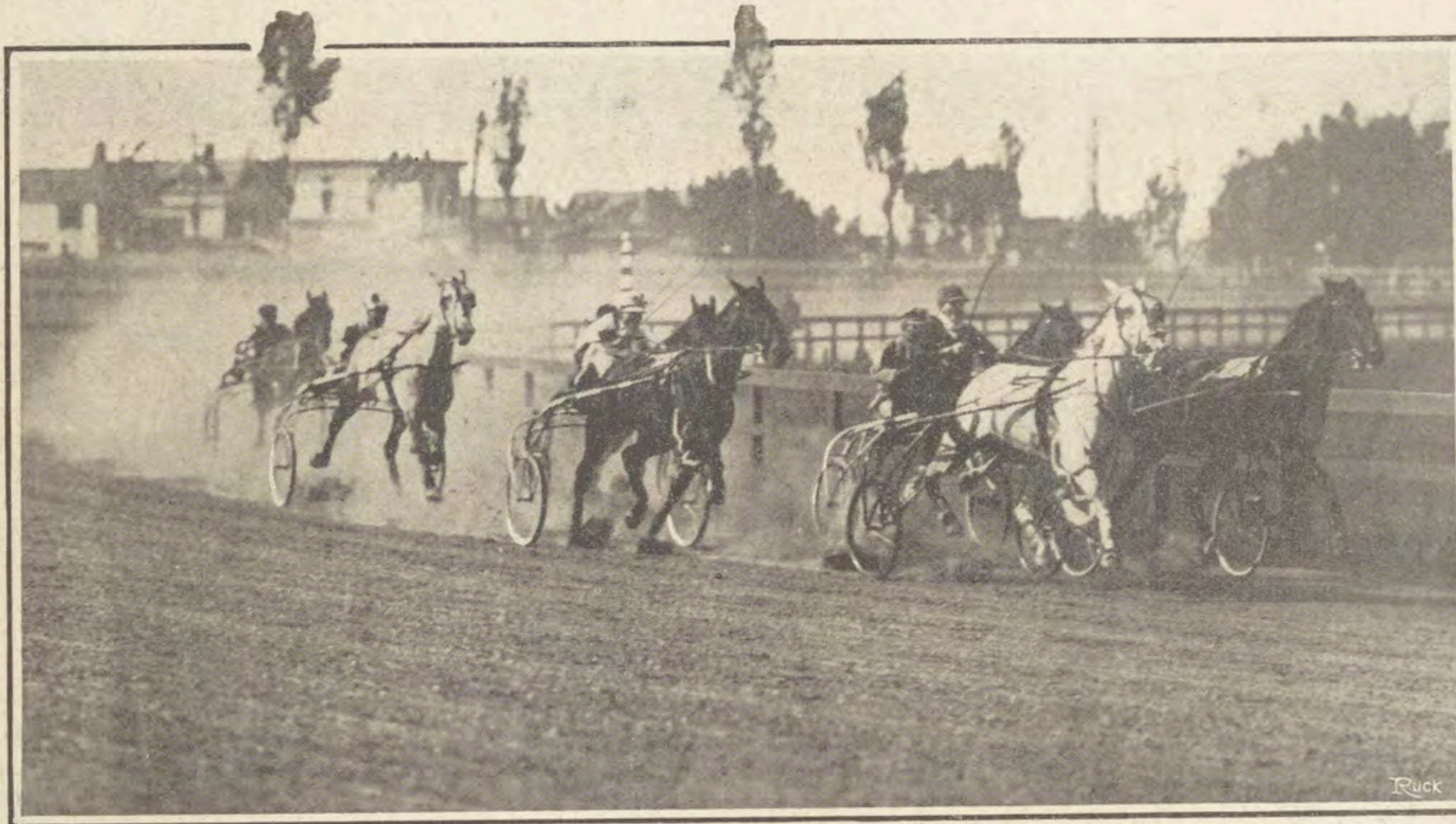
comme futile ou secondaire, il s'est préoccupé de l'alimentation, du logement, de la ferrure, de l'hygiène du cheval, du maximum de l'effort à lui demander dans un minimum de temps avec un minimum de fatigue; il s'est efforcé d'obtenir, par la position de la selle et du jockey, une répartition de poids plus avantageuse, une gêne moindre et par suite un meilleur rendement de l'énergie mise en œuvre. Les succès retentissants qu'il a dû remporter de ce chef et que d'autres qualifiaient de miraculeux, alors que d'autres les taxaient de diaboliques, ont prouvé l'intérêt et l'utilité de ces tentatives.

De son côté, le Français, sous l'inspiration de son esprit critique, de son caractère frondeur, et il faut le dire

à sa plus grande louange, de son désir inné de justice, a porté plus particulièrement ses efforts, avec persévérance, sur la réforme des règlements. Il s'attache de plus en plus à discuter, au lieu de l'admettre aveuglément avec le respect de l'Anglais pour toute autorité, la nécessité de telle mesure, l'utilité de telle prescription, l'opportunité de telle décision; il organise des syndicats; il crée des comités d'études; il entame des relations suivies avec le Parlement. Certes la situation qui lui est faite est spéciale : il est soumis au règlement d'état du pari mutuel, en même temps qu'aux règlements et codes des courses, et les anomalies, les bizarreries qu'entraîne ce double joug l'aident à mieux saisir les imperfections d'obligations qui ne semblent pas s'adapter aux nécessités actuelles. Il n'en est pas moins exact de dire que son esprit national, son atavisme progressif l'engagent surtout dans cette voie.

De ces graines que l'on sème actuellement, notre génération récoltera des fruits dont on ne saurait dire, si la pulpe en est saine ou dangereuse, la chair nutritive ou empoisonnée.

R. DE VILLETANEUSE.



La sortie d'un virage.

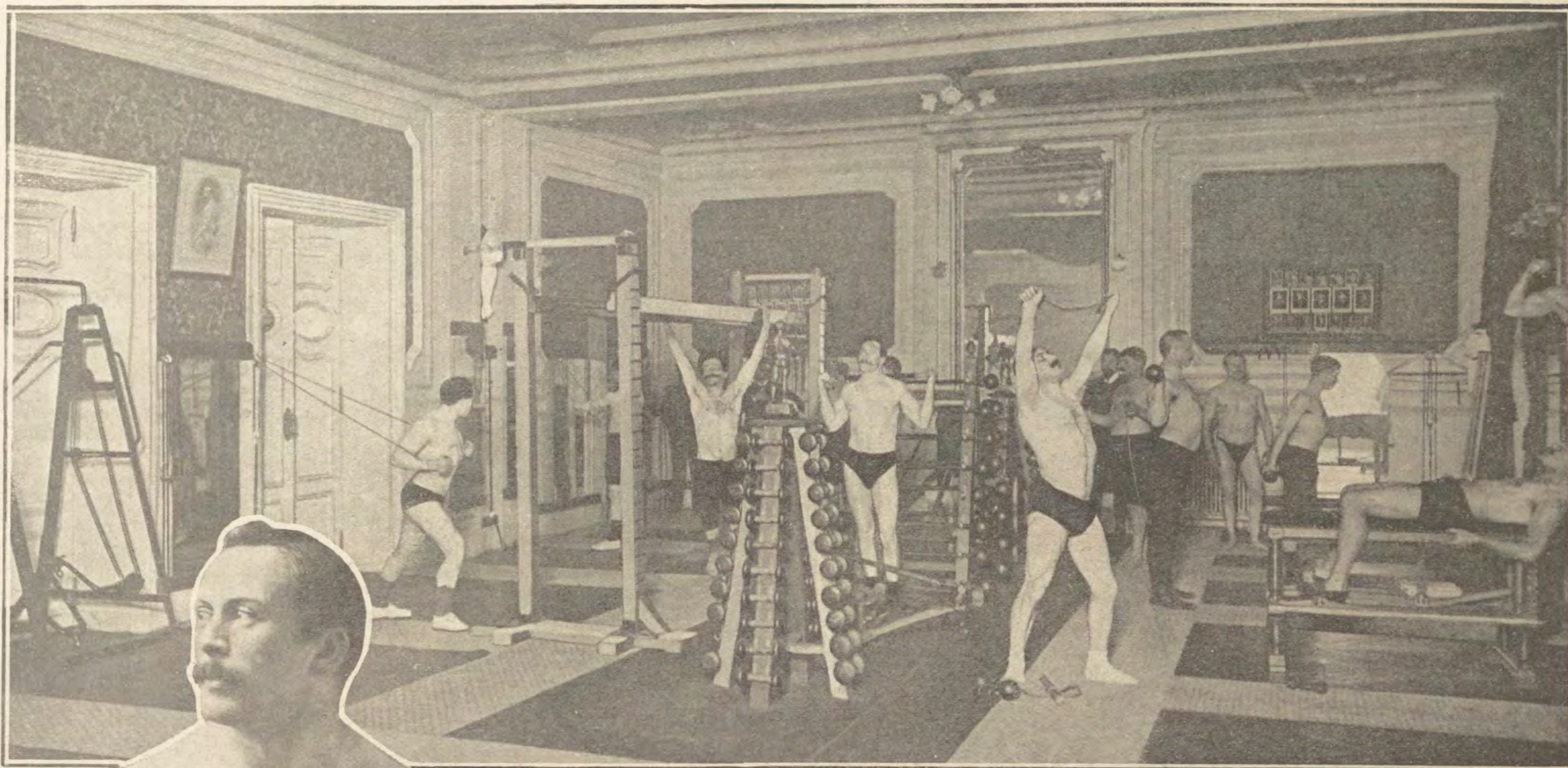
Le virage est rendu spécialement dur par la forme ovale qu'adoptent les champs de courses américains, mais les concurrents semblent familiarisés avec cette difficulté.



A l'arrivée.

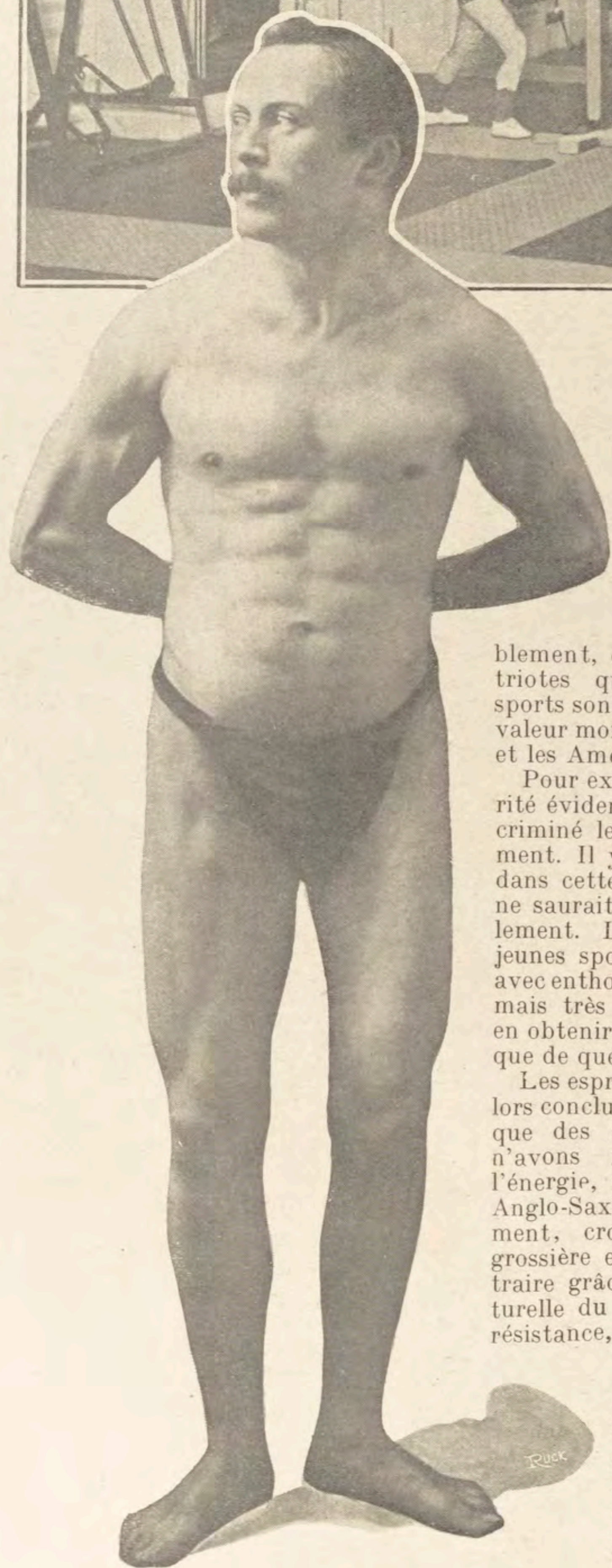
Dans le dernier effort, les deux concurrents luttent «roue dans roue» pour une victoire qui tient à quelque cinquième de seconde.

L'ÉDUCATION PHYSIQUE



La grande salle d'exercices.

Tous les sports sont pratiqués à l'école du professeur Desbonnets. Ceux qui veulent être forts viennent s'y entraîner et, au bout de peu de temps, deviennent des athlètes.



L'instructeur Rodolphe.

L'instructeur Rodolphe, lorsqu'il commençait à s'entraîner, était maigre et chétif. Voilà ce qu'en a fait l'éducation physique.

Nous possédons, en France, quelques individualités athlétiques de haute qualité, mais, incontestablement, ceux de nos compatriotes qui s'adonnent aux sports sont, en moyenne, d'une valeur moindre que les Anglais et les Américains.

Pour expliquer cette infériorité évidente, on a d'abord incriminé le manque d'entraînement. Il y eut quelque vérité dans cette allégation, mais on ne saurait la soutenir actuellement. La plupart de nos jeunes sportsmen s'entraînent avec enthousiasme et méthode, mais très peu parviennent à en obtenir une valeur athlétique de quelque importance.

Les esprits chagrins ont dès lors conclu à l'infériorité physique des races latines. Nous n'avons ni la vigueur, ni l'énergie, ni la résistance des Anglo-Saxons. Voilà véritablement, croyons-nous, la plus grossière erreur. C'est au contraire grâce à la qualité naturelle du muscle latin, à sa résistance, sa souplesse, sa détente, à notre tempérament combatif, à notre amour-propre sportif, que nous devons de pouvoir lutter sans ridicule contre les qualités acquises des Anglo-Saxons.

La supériorité de nos adversaires provient simplement de ce qu'ils constituent une deuxième et même une troisième génération sportive ;

leurs pères, leurs aînés ont pratiqué avant eux, ont toujours accordé à l'éducation physique sa grande importance. Au contraire, la génération précédente, en France, a eu le profond mépris de l'exercice musculaire ; nous sortons des collèges et des lycées où courir était de mauvais ton, se mettre en nage l'acte imprudent d'un fou. Et nous nous sommes mis à la pratique des sports de nous-mêmes ; avec un bel enthousiasme, nous avons secoué l'apathie physique où l'on nous contraignait. Mais nous avons dû être nos propres éducateurs athlétiques, car, loin de nous conseiller, nos aînés nous ont raillés et ont entassé tous les obstacles possibles à la réalisation de nos desirs.

Alors, quoi d'étonnant que des fautes inévitables aient été commises ? Nos jeunes gens se sont adonnés prématurément aux efforts extrêmes des sports de vitesse et de résistance ; ils ont soumis à un travail exagéré les muscles atrophiés qu'ils devaient à leur hérédité et à leur éducation ; ils ont demandé à leurs cœurs et à leurs poumons de répondre aux ambitions d'un subit engouement sportif. Il en est résulté quelques surmenages, quelques « claquages » définitifs ; en tous cas, nous ne pouvions, dans ces conditions, opposer aux équipes étrangères que des âmes valeureuses, et non des corps normalement développés.

Il est de l'intérêt de tous de se pénétrer de cette vérité : le développement rationnel du corps doit précéder la pratique des sports. Il faut s'assurer, par une bonne éducation respiratoire, une large et souple poitrine, car c'est le seul moyen « d'avoir du souffle », cette qualité indispensable non seulement à tout athlète, mais à quiconque prend souci de sa santé. Or, la poitrine ne peut être large et bien ventilée que si la musculature du thorax, du dos, des épaules et de la nuque est suffisamment développée. Ce point assuré, il faut régler sagement l'entraînement du cœur, que l'exercice bien dosé peut seul mener à bonne fin ; un cœur vigoureux, élastique s'adaptant immédiatement à l'effort, est nécessaire à l'athlète, qui risquerait sans cela le surmenage de l'organe, la dilatation cardiaque, cet accident qu'on a tant reproché à la pratique des sports.

Si tous les pratiquants de sports athlétiques, tous les jeunes gens même qui s'abstiennent d'exercices physiques, parce qu'ils pensent n'avoir pas les qualités nécessaires, se mettaient résolument aux méthodes rationnelles de développement corporel, il est incontestable qu'en quelques années, la supériorité sportive des Anglo-Saxons ne serait qu'un vain mot. Nous leur opposerions dans les compétitions athlétiques des jeunes gens tout aussi bien construits et probablement mieux doués au point de vue de l'ardeur à la lutte et du désir de vaincre.

Il faut insister sur un dernier point : cette acquisition d'une musculature harmonieuse et d'une valeur physique exceptionnelle n'exige pas, comme on le croit trop souvent, beaucoup de temps et des exercices fastidieux. La photographie de l'instructeur Rodolphe, qui accompagne cet article, montre les résultats obtenus dans cette voie par le professeur Desbonnets, un des rares hommes qui se soient occupés en France du développement rationnel de la musculature. Nous avons souvent vu dans les écoles de culture physique de cet excellent maître des jeunes gens malingres prendre en quelques mois une structure athlétique ; cela semble encore incroyable et tenir du prodige... ou du bluff. C'est qu'on est encore trop étrangers, chez nous, à ces questions de culture physique. Par bonheur, il suffit d'aller voir et surtout d'essayer, pour être convaincu.

Dr PAUL LABARDE.

LES CONCOURS DU SALON

Le Concours de véhicules de poids lourd, organisé sous les auspices du ministère de la Guerre, Paris-Marseille et retour, s'est terminé le 5 décembre. Un des officiers qui ont rempli le rôle de commissaires dans cette épreuve du plus haut intérêt, a bien voulu faire part aux lecteurs de la Vie au Grand Air des réflexions qu'elle lui a inspirées.

Un cheval ! Mon royaume pour un cheval ! disait Richard III. — Des chevaux, des chevaux, clame-t-on de toute part, dès qu'il s'agit de mobilisation.

Et les chevaux se font de plus en plus rares. Voilà la Compagnie générale des Omnibus, ressource inappréciable du service de la remonte, qui remplace ses chevaux « en viande » par des moteurs mécaniques.

L'armée, qui, malgré les doléances du légendaire colonel Ramollot, continue à se recruter dans le civil, est obligée, elle aussi, de suivre le mouvement. Et voilà la genèse du Concours militaire de Poids lourds.

Plus de chevaux pour nous ravitailler en munitions, plus de chevaux pour nous ravitailler en vivres, plus de chevaux pour traîner nos parcs du génie et nos canons de siège. A nous l'automobile, l'automobile qui, après nous avoir grisés de vitesse, va se faire l'instrument docile des lourds et lents transports des fardeaux militaires et industriels. Favorisons ce développement des transports automobiles dans l'industrie, donnons

des prix aux constructeurs dont les voitures sont aptes à nous rendre des services, et, le jour venu du grand branle-bas que l'on nomme une mobilisation générale, nous saurons où réquisitionner les camions qui assureront les services de l'arrière, les omnibus qui pourront transporter rapidement les détachements légers, les voitures plus légères qui ravitailleront la ligne de combat elle-même.

De là, les trois catégories de véhicules du Concours : Voitures dont la charge utile est inférieure à 1.500 kilos, camions transportant plus de 1.500 kilos, omnibus pour les transports en commun.

Le Concours, organisé par la Commission des Concours de l'A. C. F., réunissait 19 véhicules, dont 3 omnibus ou cars, et 16 camions ou fourgons.

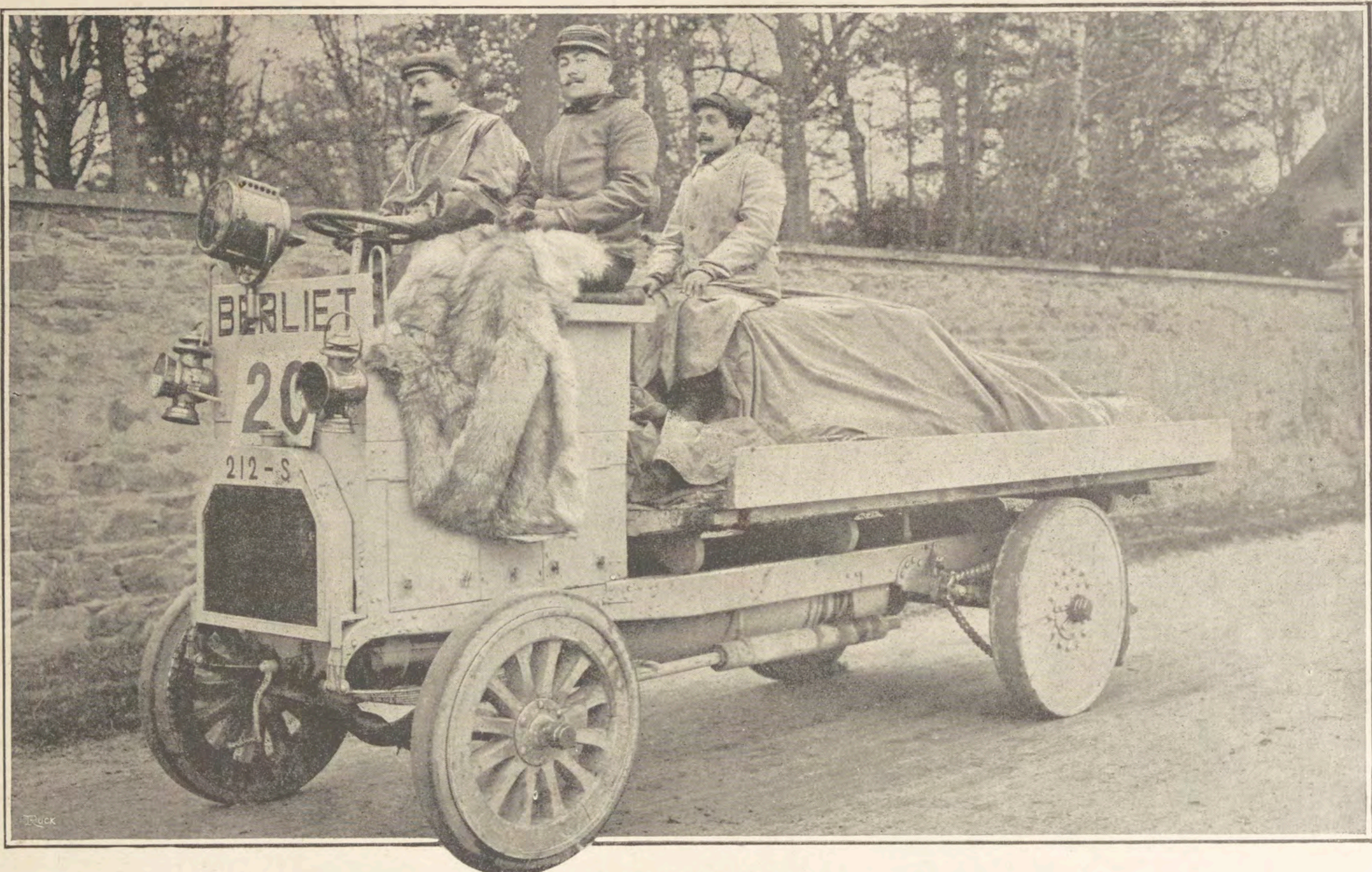
L'épreuve, longue et pénible, effectuée à une époque de l'année où la viabilité des routes est

très mauvaise, devait être concluante : les véhicules qui, après leur randonnée à Marseille revient aux Tuileries, seraient aptes à faire campagne à l'heure du danger.



Le Concours des poids lourds.

Les concurrents sur la route de Villeneuve-Saint-Georges.



Le camion Berliet.

Après avoir participé aux grandes manœuvres de Langres, où il fit l'admiration de l'état-major, par sa régularité, le camion Berliet a pris part au Concours militaire, couvrant les 16 étapes du parcours Paris-Marseille et retour au train régulier de 16 kilomètres à l'heure, avec son moteur de 22 chevaux pour ses 5 tonnes de poids. C'est le seul concurrent qui eût ses roues arrière garnies de bandages en fer.

La Vie au Grand Air

Le départ, donné le 19 novembre, à 8 heures du matin, s'est effectué sous un ciel gris et terne, gros d'averses. A travers les rues grasses et mal pavées du Paris des fortifications, les concurrents cheminent en cahotant, avec à leur bord un officier commissaire chargé de « faire la route », suivant l'expression consacrée, et de noter leurs arrêts et leurs défaillances. Puis ce sont les plaines monotones de la Brie. Et, le soir, à Sens, le premier gîte d'étape, on commence à se compter. Un seul manque à l'appel : le camion Janvier, l'héroïque Janvier, chargé de six tonnes de poids utile, pesant en tout 11.500 kilos, avait enfoncé sa masse pesante dans un empierrement récent, et, malgré son admirable moteur, ne parvenait pas à se tirer de l'ornière. On apprend plus tard, quand, le surlendemain matin, au départ d'Avallon, on vit arriver le mastodonte, qu'il avait eu recours au rouleau compresseur à vapeur pour se remettre en bonne voie. Les conducteurs restèrent soixante-douze heures à leur volant de direction, de Paris à Autun, dormant chacun leur tour.

Puis, Avallon, Autun nous virent successivement défilier. Mais les étapes se faisaient dures, les côtes pénibles, et plusieurs périrent à la tâche : les uns, empanachés d'un épais nuage de fumée âcre sentant l'huile brûlée par un moteur trop neuf, passaient comme une trombe, pour, un peu plus loin, demander aux frais ruisseaux du Morvan un peu de leur eau limpide, d'autres, haletant dans les pentes rudes, s'arrêtaient soudain au milieu d'un fracas épouvantable de bielles brisées traversant les carter. Mais le plus grand nombre, avec, en tête les puissantes voitures à vapeur Darracq-Serpollet, suivies de près, parfois dépassées par les camions de Dion, abattaient régulièrement les 100 kilomètres de l'étape, et, le lendemain, après une heure d'un passage rapide dans l'obscurité des matins d'hiver, repartaient, infatigables.

Le brouillard du Morvan, la brume roussâtre de Lyon, le soleil de la vallée du Rhône virent tour à tour passer nos vaillants camions, toujours accueillis par la bienveillante curiosité des populations.

Marseille, enfin ! La Canebière va pouvoir à peine contenir l'enthousiasme de ses promeneurs. Le Midi va bouger !... Eh bien non, le Midi ne bouge pas. A peine, le lendemain matin, quelques curieux errent au Prado, étonnés de voir ces grosses voitures. 14 sont arrivées, 5 manquent à l'appel : 2 d'entre elles rejoindront, mais les 3 autres ont abandonné.

Le retour Départ pénible, le mistral souffle, crie, gémit, nous crache de la poussière à la face, aveugle les chauffeurs, et peut-être cause le déplorable accident du de Dion n° 19 ; ce camion, heurté, disent les uns, par une voiture, dérapant disent les autres sous la main du conducteur aveuglé de sable (sait-on jamais comment arrivent les accidents ?) est projeté contre un rocher. Le capitaine Baudu, commissaire à son bord, a les jambes écrasées entre le capot et le réservoir d'essence, défoncé par les lourdes ferrailles formant lest.

Pas d'autre incident jusqu'à Paris. Les trois dernières étapes se font sous une pluie fine et glacée qui finirait par rendre maussades les moteurs eux-mêmes. Et, le 5 décembre, à 3 heures, 12 véhicules faisaient leur entrée aux Tuileries.

Passons rapidement en revue les voitures qui ont fini le parcours.

Ce sont, d'abord, par ordre d'inscription, les voitures à vapeur Darracq-Serpollet. Toute une étude serait nécessaire pour comparer les moteurs à vapeur aux moteurs à explosion dans les camions automobiles. Disons seulement qu'elles ont fait preuve d'une grande souplesse et d'une régularité remarquable. Mais, de même que beaucoup de leurs concurrents, elles sont fatiguées de la longue route, et un peu surmenées par des vitesses excessives.

La voiture Peugeot, la seule de la première catégorie, est au-dessus de tout éloge : économique, facile à conduire, elle a avalé ses 1.600 kilomètres avec, pour seule panne, un arrêt de 10 minutes pour remplacer une chaîne. Voilà la voiture absolument au point et qui va certainement se classer une des premières.

Les tonneaux rouges de Mors ont, eux aussi, ramené leur contenu aux Tuileries, pour le déverser malicieusement sur les pieds des curieux trop importuns, et ils repartiraient, s'il le fallait.

Les camions de Dion, grands favoris, sont là tous les deux. Le n° 16 est entré le premier à Paris, ayant, dans un rush final, passé son redoutable adversaire l'omnibus Serpollet.

Puis viennent les Orion. Que dire d'eux, sinon qu'après être venus de Marseille pour prendre part au concours, ils vont y retourner par leurs propres moyens, sans plus de réparations que s'ils étaient encore soumis à la vigilante surveillance de l'implacable commissaire.

Enfin, Berliet, qui vient modestement en queue de la liste d'inscription, mais qui va probablement passer en tête pour les récompenses.

Je n'ai pas parlé des vaincus. Mais il en est un glorieux : disqualifié pour le bris de son ventilateur, le camion Janvier est arrivé après avoir fait toute la route, marchant jour et nuit, sans trêve : succès dû moins encore à l'excellence de son moteur qu'à l'énergie de ses conducteurs. Saluons encore un déveinard : Turgan n° 7, après mille et un avatars est enfin arrivé à l'étape ultime, soupirant après une villégiature bien gagnée dans l'air hygiénique d'un atelier.

Que conclure de ce concours ? Beaucoup de choses instructives qui demanderaient de trop longs développements sur lesquels nous reviendrons. Disons seulement que le véhicule de poids lourd est réellement une voiture pratique. Il faut bien se dire qu'une moyenne de 12 à 15 kilomètres à l'heure est suffisante.

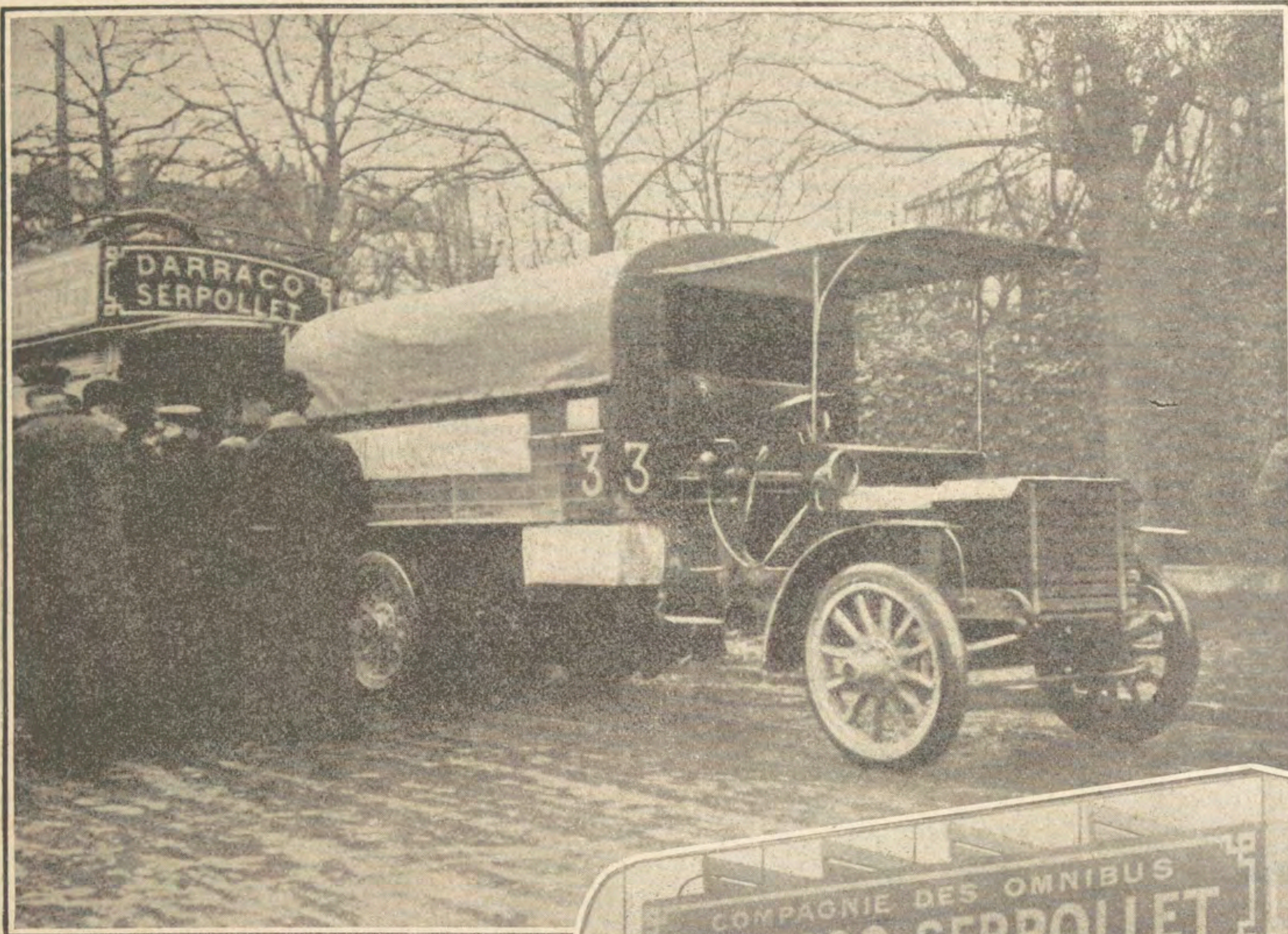
Les chevaux de fardiers font 4 kilomètres à l'heure, triplons, quadruplons cette vitesse, mais ayons la sagesse d'en rester là.

UN « RESCAPÉ. »



Les voitures Decauville.

Ces deux voitures, d'une conception mécanique très simple, ont fait preuve, pendant tout le concours, d'une régularité parfaite. Elles sont arrivées toutes les deux à Paris sans un point de pénalisation. Toutes deux étaient munies de pneumatiques et de semelles Michelin.



Le Camion Darracq-Serpollet N° 3

LES DARRACQ-SERPOLLET DANS LE CONCOURS DES POIDS LOURDS

COMME on pouvait s'y attendre, les Darracq-Serpollet ont fait, dans le Concours militaire de Poids Lourds, une remarquable performance. Si la supériorité de la vapeur pour un service de ce genre n'était pas incontestable, le Concours Paris-Marseille et retour l'aurait démontrée. Tous les officiers qui ont assisté comme commissaires à cette intéressante épreuve en sont revenus avec la même opinion. Et cette opinion est basée sur des observations



L'Omnibus Darracq-Serpollet.

du moteur à vapeur, les organes de la voiture sont singulièrement moins complexes et moins délicats que ceux d'une voiture à pétrole. Pas de mise en marche, pas de changement de vitesses fragile, pas de carburateur délicat. Les trois voitures fonctionnaient au pétrole lourd lampant ou au schiste d'Autun, d'un prix bien inférieur à celui de l'essence et non inflammable, ce qui est à considérer, surtout dans le cas de véhicules pour transport de marchandises ou pour transport en commun, à plus forte raison pour des camions qui peuvent être employés à véhiculer des projectiles et des explosifs.

La nouvelle association de ces deux maîtres de l'automobile a donc débuté par un succès. Ils nous en préparent bien d'autres. Ce n'est plus un secret pour nos lecteurs qu'ils sont sur les rangs pour obtenir la concession du privilège des omnibus pour Paris. Nous croyons savoir, d'ailleurs, qu'ils ont de grandes chances de l'obtenir. Outre que leur projet présente les meilleures garanties que puisse exiger l'administration municipale, il comporte l'abandon des lignes de tramways qui constitueront pour la ville une nouvelle source de rapport. Béni sera le jour où les perche-rons de la C. G. O. seront remplacés par les rapides omnibus Darracq-Serpollet! H. P.

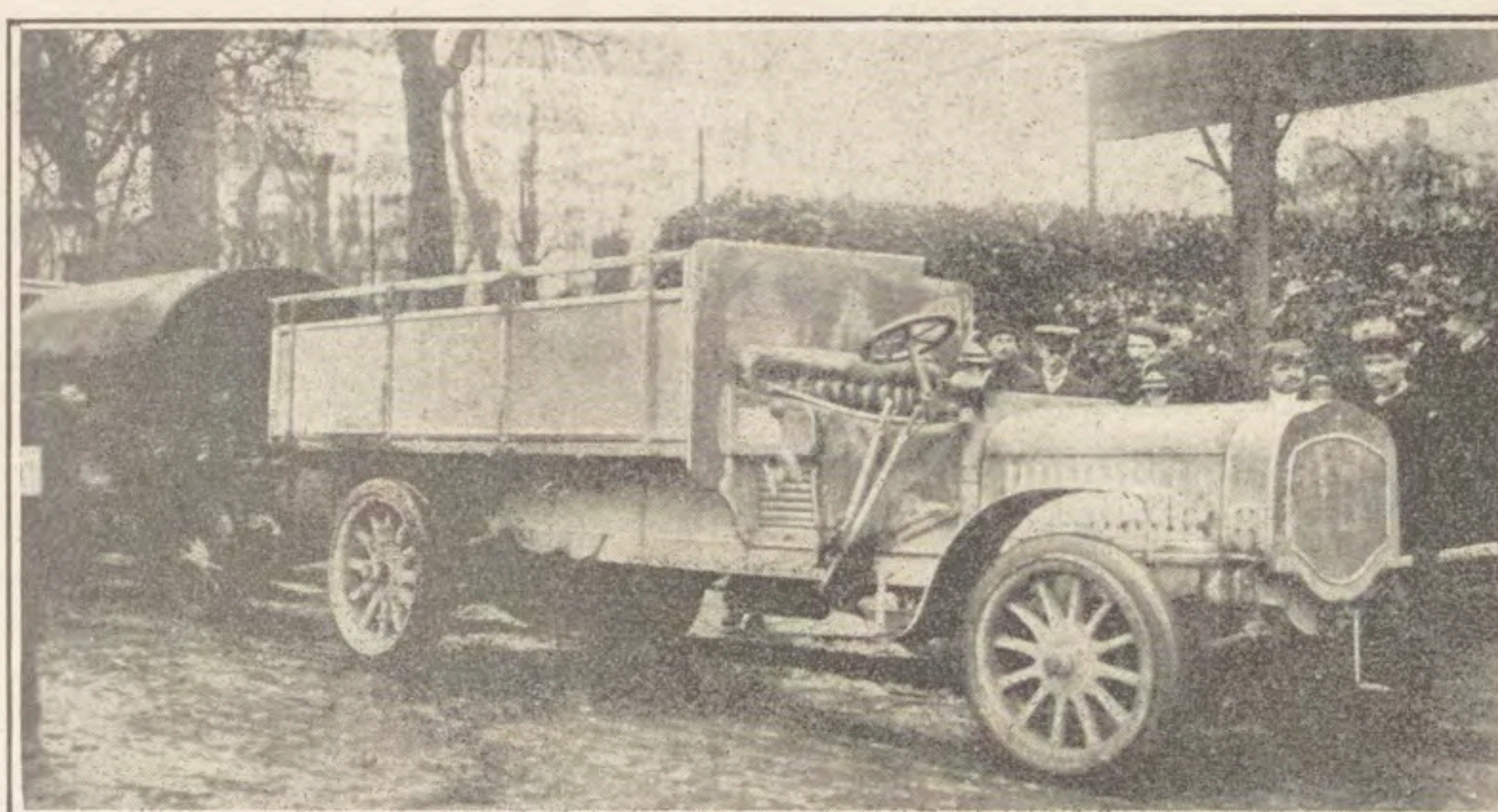


Le Camion Darracq-Serpollet N° 2.



La voiturette Lion-Peugeot

Comme toutes les voiturettes, la Lion Peugeot d'Aimé a été victime d'un règlement qui handicapait trop les faibles moteurs, surtout par des routes aussi déplorables. Cette voiturette qui a couvert le parcours entier avec une excellente régularité était munie de pneumatiques Michelin.



Un des camions de Dion-Bouton.
Tous deux étaient munis de bandages Bergougnan.



Le double phaéton de Dion-Bouton.
Conduit par Didier. Pneumatiques antidérapants rouge ferré Continental.

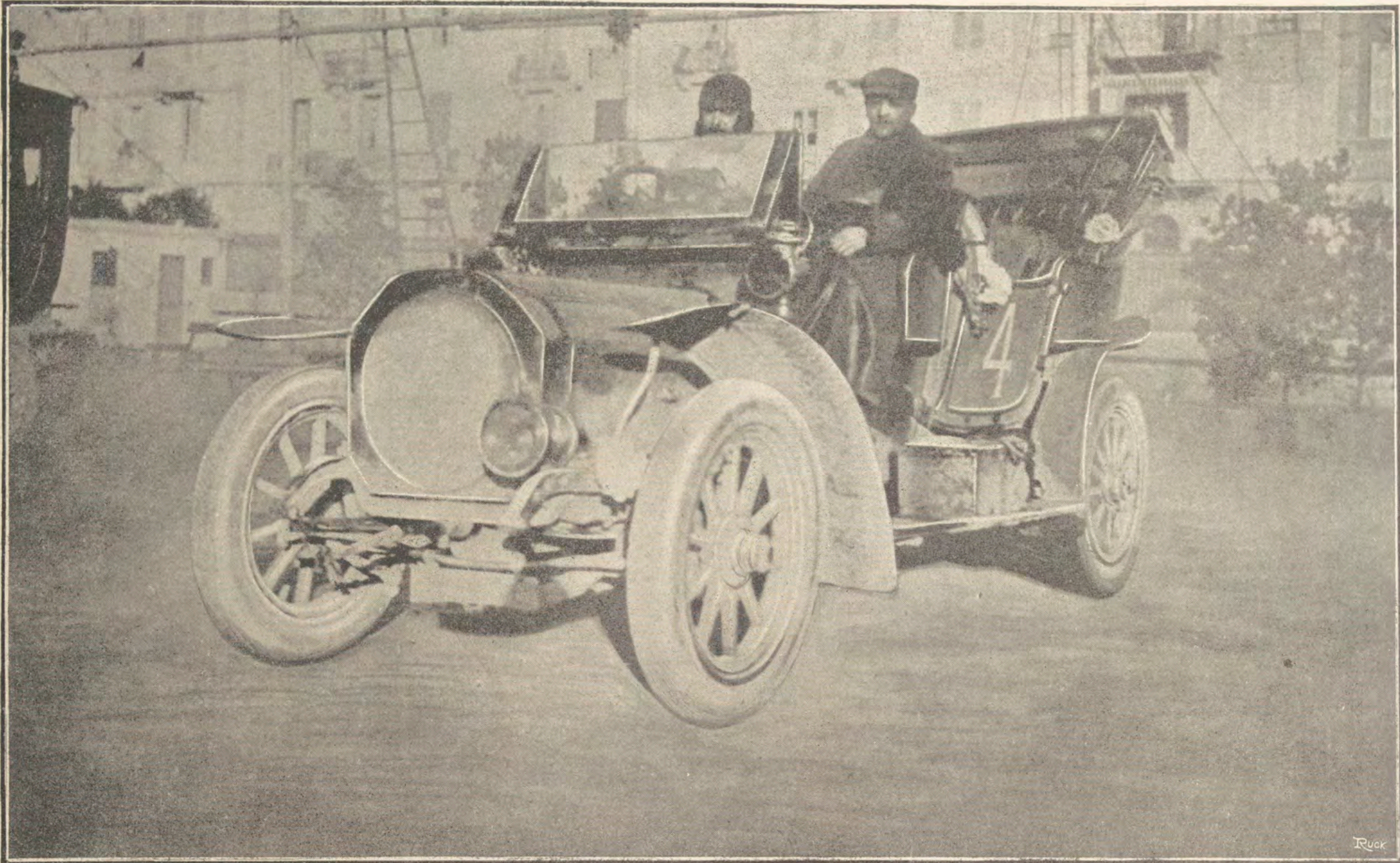


La limousine de Dion-Bouton.
Pneus Continental sur jantes de la Société des Jantes-amovibles M.L.



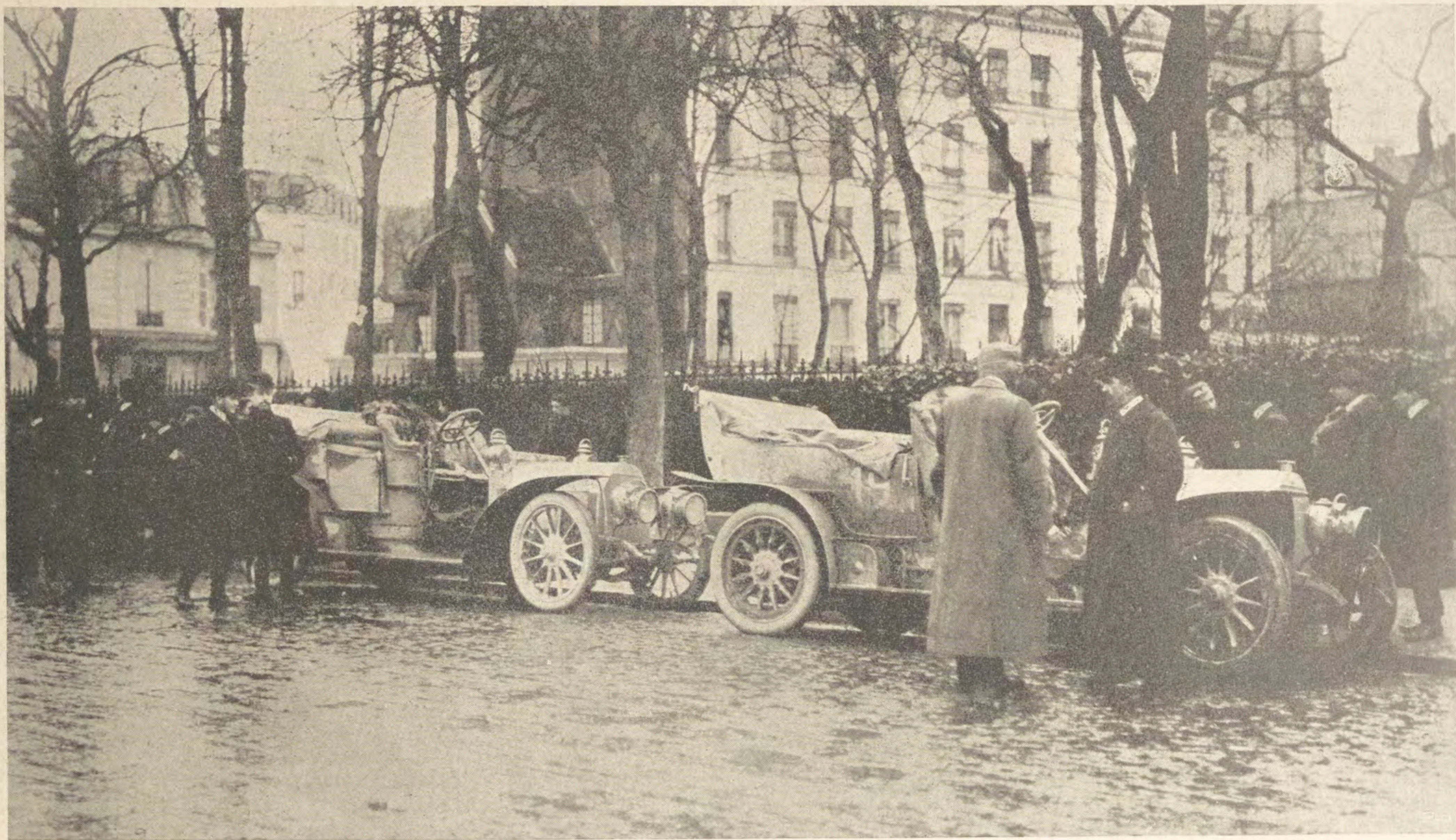
La voiturette de Dion-Bouton.
Conduite par Vrignon. Antidérapant Samson sur Dunlop.

La maison de Dion-Bouton a remporté un double succès, aussi bien dans le concours de régularité, où ses trois voitures engagées ont terminé sans un point de pénalisation, que dans le concours des poids lourds, où ses deux camions sont à l'arrivée, l'un d'eux ayant dû doubler les étapes.



La voiture Chenard et Walcker.

Conduite par Laillault, cette voiture 30/40 chevaux a terminé sans pénalisation et s'est fait remarquer par l'économie de sa consommation. Elle était munie d'antidérapants Samson.



Les voitures Westinghouse.

Pour ses débuts dans l'automobile, la marque Westinghouse fait une performance remarquable. Ses deux 35/40 ont fini tous les jours en tête du lot et sont rentrées premières à Paris, soutenant de bout en bout une moyenne de 60 à l'heure. Toutes deux étaient munies de pneus et semelles Michelin; celle de Burckardt avait des jantes de la Société des Jantes amovibles M. L.

AUTOUR DU SALON

Société Anonyme des Automobiles Motobloc



STAND 60 (Grande Nef).

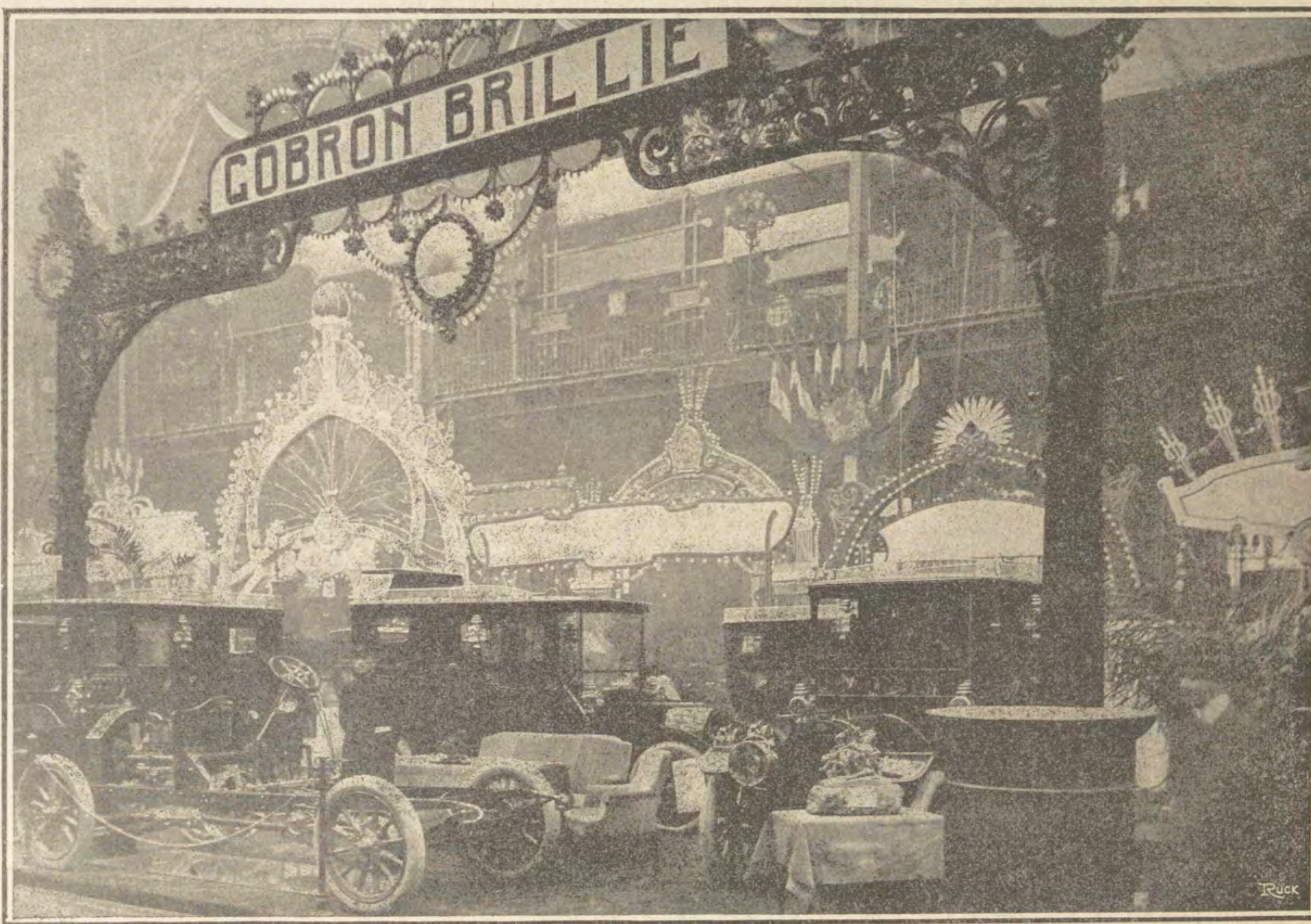
La grande marque bordelaise reste fidèle au principe qu'elle a adopté dès sa création, et qui consiste à réunir en un seul bloc, enfermé dans un seul carter ; tous les éléments mécaniques de la voiture. Une cardan transmet le mouvement au différentiel... et c'est tout.

Gobron-Brillié

La voiture Gobron-Brillié possède le rare privilège, avec deux ou trois autres marques, d'être universellement connue, de ceux même pour lesquels la famille automobile comporte pas mal de mystères. C'est que les Gobron-Brillié sont depuis longtemps sur la brèche. On les vit toujours au bon combat et toujours au premier rang. Aux temps héroïques de l'alcool, les Gobron furent parmi les plus vaillants routiers du comburant national et leur champion Rigolly est peut-être celui des conducteurs dont le nom figura le plus souvent et le plus longtemps sur le livre des records.

On sait que le moteur Gobron est un moteur unique dans son genre. Il comporte huit pistons opposés deux à deux dans chacun des quatre cylindres où ils se meuvent en sens inverse. M. Gobron tient à son moteur, et il est certain qu'il a donné, entre ses mains, d'excellents résultats. Une chose l'inquiétait, c'est le règlement du Grand Prix de 1907. Certaines classifications l'avantageaient singulièrement, certaines autres le handicapaient à tel point que la lutte devenait impossible.

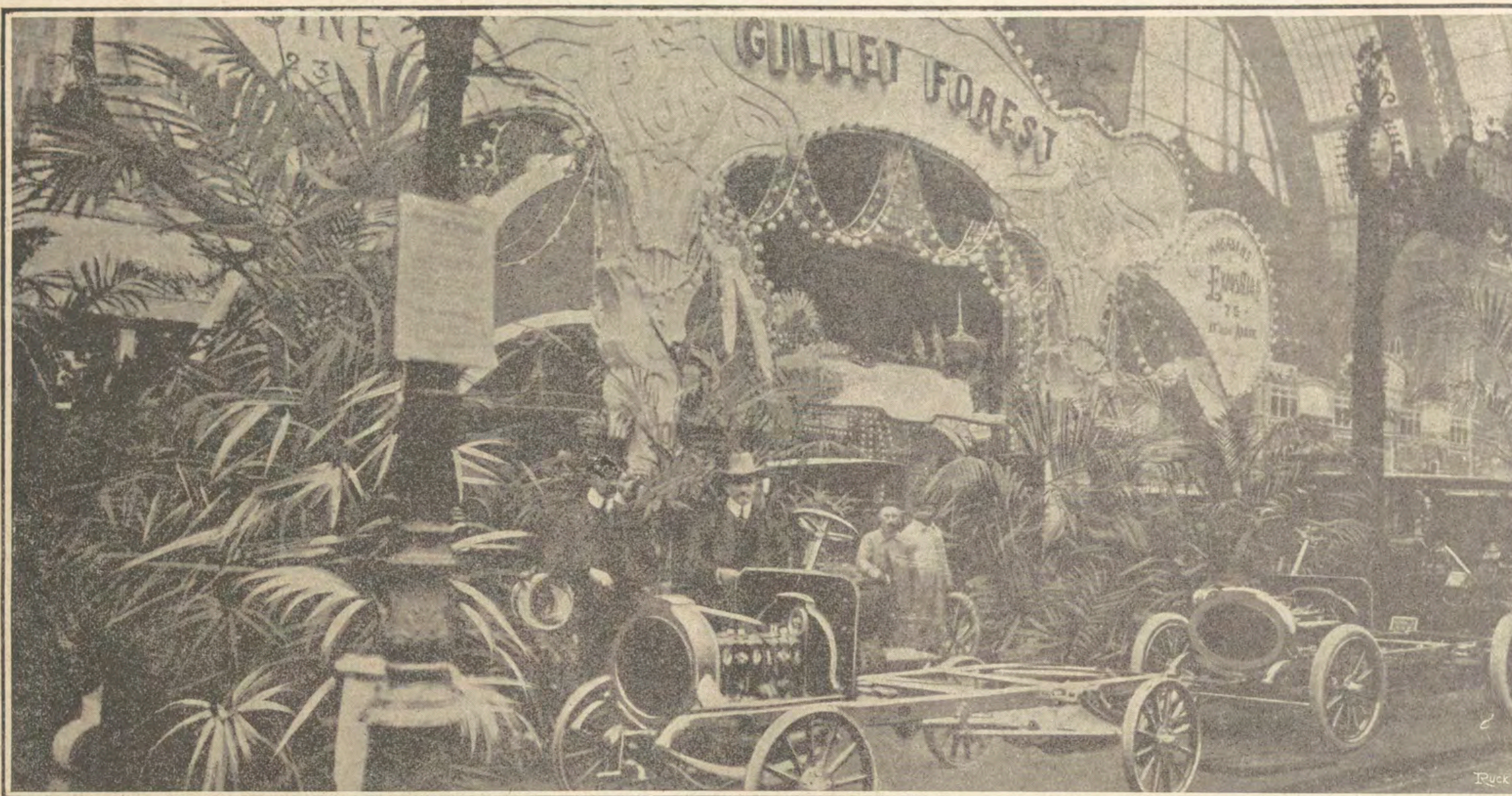
Le règlement qui vient d'être adopté place tous les moteurs sur le même pied d'égalité, il n'avantage que les moins gourmands en essence. On peut être certain que les Gobron tireront le meilleur parti des 240 litres d'essence que le règlement met à leur disposition.



STAND 50 (Grande Nef).

Comme toujours, les Gobron-Brillié se présentent avec leur moteur caractéristique comprenant deux pistons se déplaçant en sens inverse dans le même cylindre. Les voitures Gobron se sont comportées vaillamment dans toutes les épreuves, et particulièrement dans la Coupe d'Auvergne

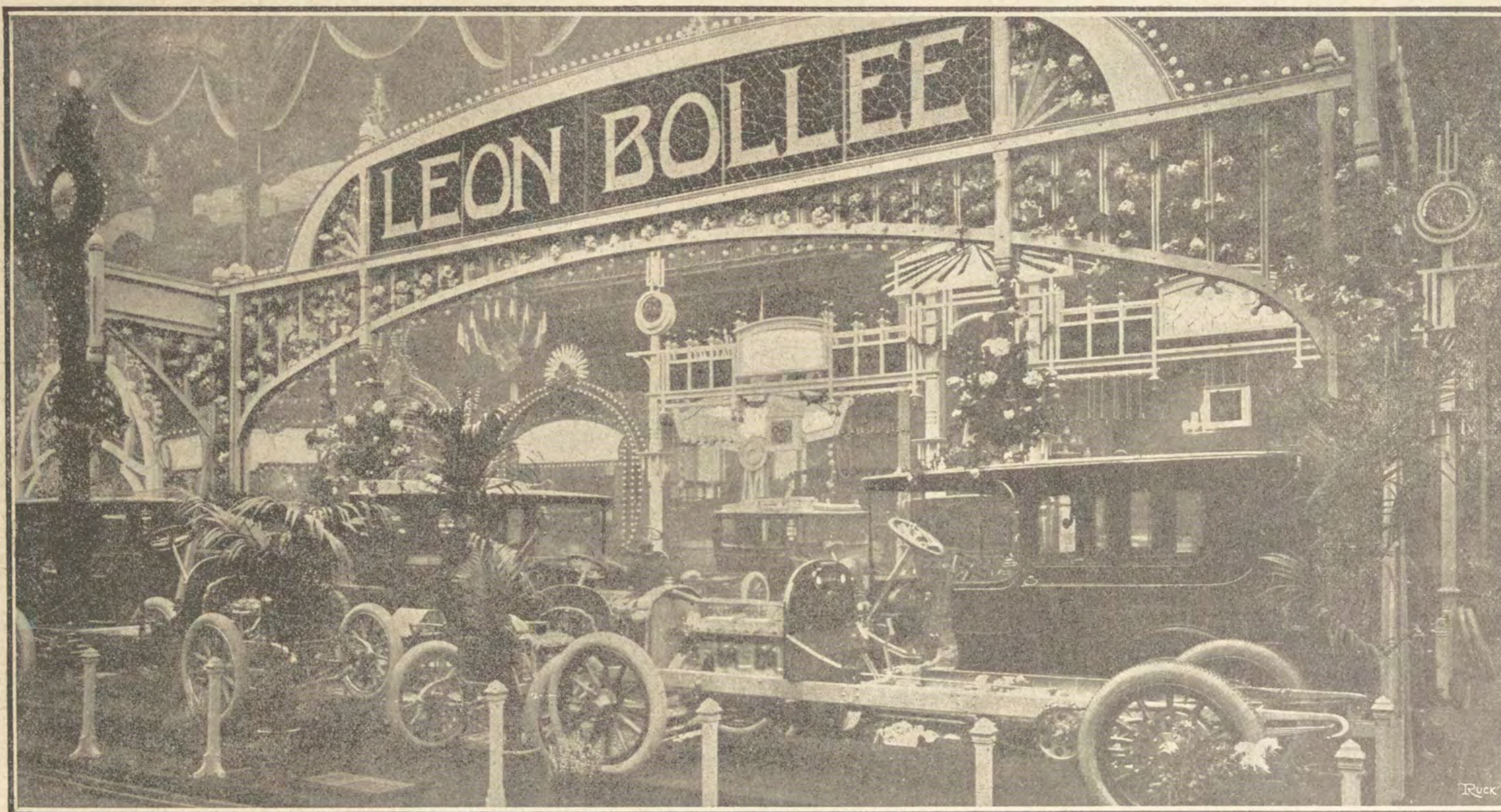
Société des Automobiles Gillet-Forest



STAND 52 (Grande Nef).

Les voitures exposées au Grand Palais vont de 12 chevaux à 35/50 chevaux. Le châssis est en tôle emboutie, double allumage, embrayage progressif, changement de vitesse à triple train balladeur, transmission par cardans à entraînement progressif. Tous les roulements sont à billes. Une partie des voitures de ce stand sont sur pneus Continental, antidérapant rouge ferré.

Léon Bollée



STAND 48 (Grande nef).

Le grand constructeur du Mans expose, cette année encore, des voitures de tourisme fort bien comprises et qui donnent une impression parfaite de robustesse et de solidité. Toute l'ingéniosité du génial inventeur s'est portée sur une foule de détails qu'il est intéressant de vérifier par soi-même au Grand Palais. Une partie des voitures de ce stand sont sur pneus Continental, antidérapant rouge ferré.

Delahaye et C^{ie} L^d



STAND 46 (Grande Nef).

Tout le monde admire, au Stand Delahaye, le fameux châssis qui a été établi pour S. M. Alphonse XIII, roi d'Espagne, et qui est vraiment une merveille. La maison Delahaye vient d'ailleurs, de doubler ses ateliers et est en mesure d'assurer une livraison régulière et sûre des voitures pour l'année 1907. Une partie des voitures de ce stand est sur pneus Continental, antidérapant rouge ferré.

Martini Automobile Company L^{td}



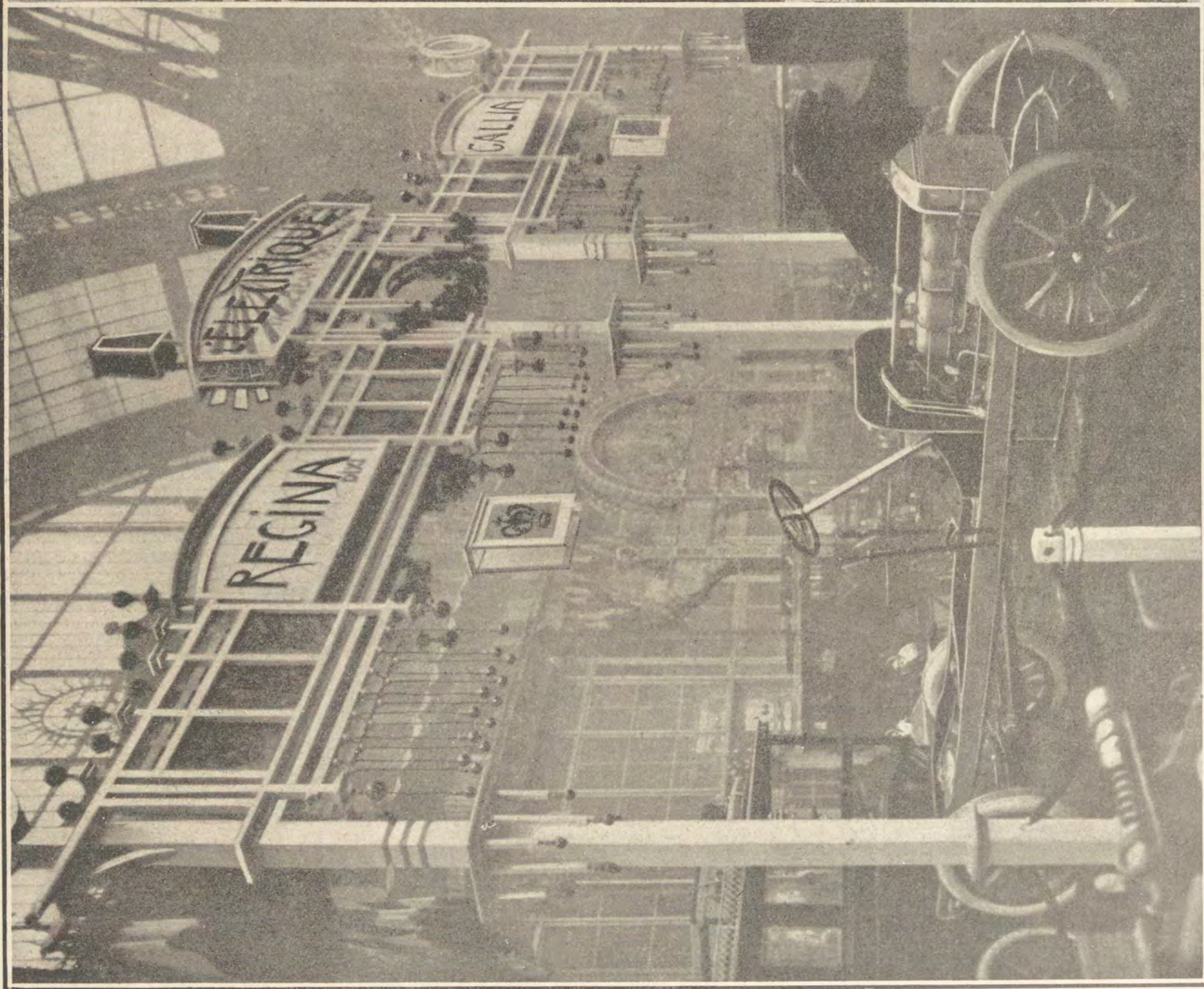
STAND 135 (Grande Nef).

La Société Martini, de Saint-Blaise (Suisse), s'est fait une spécialité dans les épreuves de côte. Une Martini triomphait encore récemment au meeting d'Origny-Sainte-Benoîte. Tout le monde a présente à l'esprit la performance de la voiture Martini gravissant les rochers de Naye. Une partie des voitures de ce stand est sur pneus Continental, antidérapant rouge ferré.

L'Électricité : Régina et Gallia



Civelli de Bosch



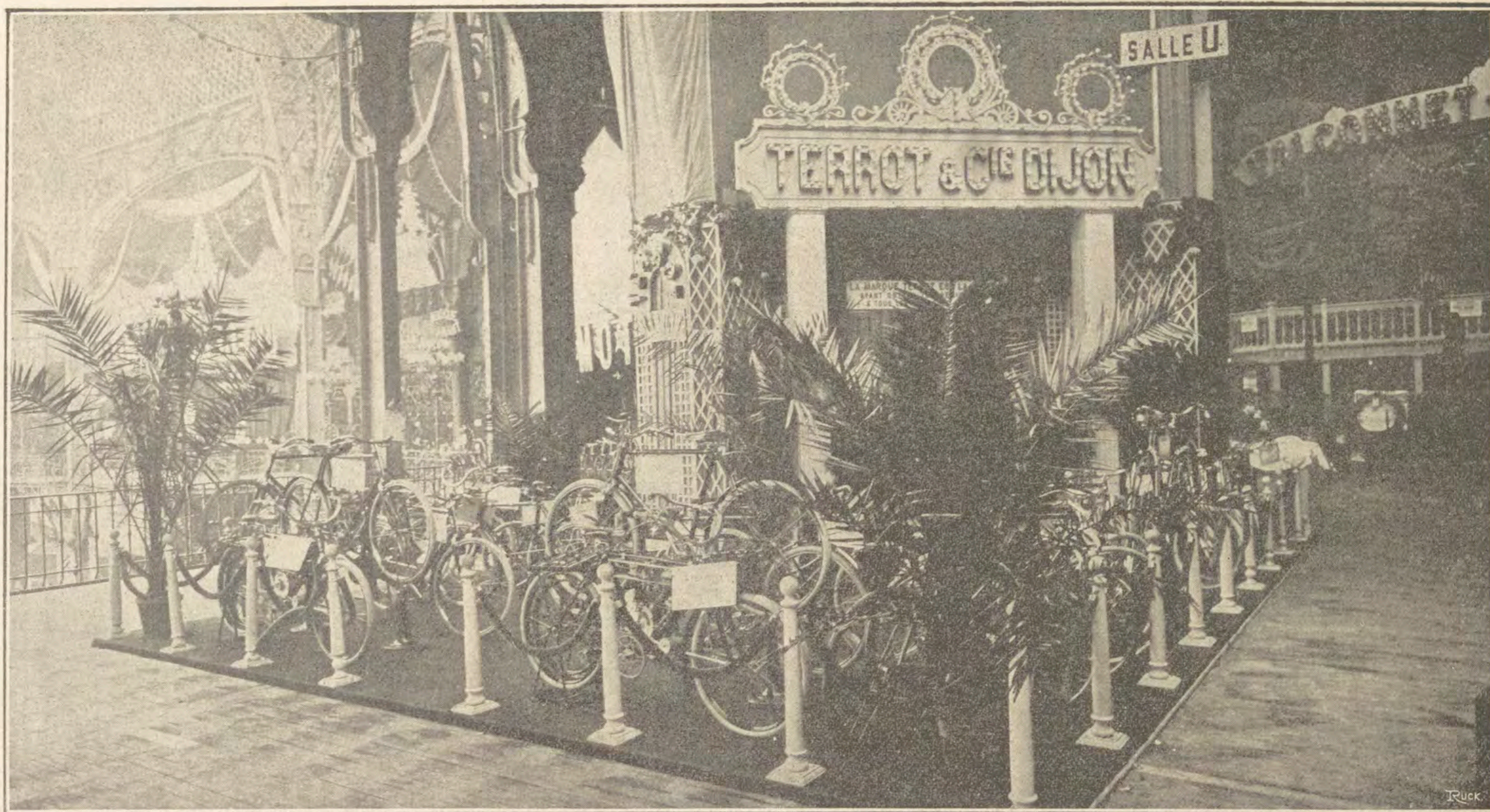
STAND 42 (Grande Nef).

Pétrole et électricité voisinent sur ce stand : à côté des électriques Gallia, voici les délicieuses Régina, 15/20 chevaux, silencieuses et économiques et obtenant toute la gamme des allures sans changer de vitesses. Une partie des voitures du stand sont munies de pneus Continental, antidérapant rouge ferre.



STAND 5 (Grande Nef).

Tous les connaisseurs remarqueront à ce stand une nouvelle invention, due à M. Civelli de Bosch, le pont baïonnette à enclenchement bre-é. Cette invention, qui fera sensation, est appliquée sur tous les châssis 8/10 chevaux à 4 cylindres exposés au Grand Palais, par M. Civelli de Bosch.



STAND 27 (Galerie de balcon).

La vieille maison dijonnaise, dont l'éloge n'est plus à faire, expose ses bicyclettes étudiées spécialement en vue du tourisme et qui ont obtenu toutes les récompenses dans les concours du T. C. F. On y voit des machines à 2, 3, 4, 5, 6 et jusqu'à 10 vitesses, qui font l'admiration de tous ceux qui rechignent devant les côtes, à côté des bicyclettes à moteur, pour ceux qui s'effraient devant le plat.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Les lettres des lecteurs de la *Vie au Grand Air* continuent à nous envahir et absorbent de plus en plus ces causeries. Nous ne pouvons les laisser sans réponse, surtout celles dont la signature ne se compose que d'indications insuffisantes pour y répondre par lettre particulière. C'est cependant ce que nous préférons faire, dans l'intérêt de nos correspondants, à qui nous donnerions des indications souvent plus précises et toujours plus complètes. Nous prions donc instamment les personnes qui nous écrivent de nous donner une adresse.

Presque toutes les questions portent sur une ou deux valeurs, quelquefois sur un plus grand nombre, mais c'est l'exception. Nous faisons observer que dans un portefeuille bien composé, une valeur ne doit pas être considérée isolément. Il peut arriver que la même valeur, bonne intrinsèquement, devra être achetée par un capitaliste et vendue par un autre parce que la composition des deux portefeuilles diffère. La composition d'un portefeuille est une science exacte résultant de travaux et d'études souvent difficiles et longues qu'un particulier fait rarement. Tout son temps n'y suffirait pas.

Les études faites pendant quatre années par un journal comme la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* représentent le travail considérable exécuté par plusieurs hommes compétents, rompus depuis longtemps à ces recherches. Vous pouvez profiter de cette science acquise, mais il faut nous mettre à même de vous diriger utilement et pour que nous puissions vous indiquer les changements à faire dans un portefeuille, il faut que nous en connaissions la composition tout entière.

Il est bien rare qu'un portefeuille soit parfait.

Le grand principe de la division des risques, qui doit le dominer, est souvent mal appliqué; il faut, avec un fonds de valeurs très sûres, posséder quelques titres solides, mais relativement nouveaux, dont le rôle est d'augmenter largement le capital. Une fortune qui n'augmente pas diminue; c'est pour cela qu'on ne

doit jamais conserver une obligation cotée au-dessus de son taux de remboursement.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demme, Desrousseaux & C^e,
9, rue Pillet-Will, Paris.

PETITE CORRESPONDANCE

G. B. Sedan. — Puisque vous possédez depuis six ans vos titres de différentes houillères Belges, comparez leur prix et leurs revenus pendant l'exposition aux prix et revenus actuels. Vous trouverez qu'en moyenne, vos actions vous rapportaient alors près de 8 0/0, tandis qu'elles vous rapportent à peine 5 0/0 aux prix cotés aujourd'hui. Malgré l'augmentation des prix des coques et des charbons qui vient d'avoir lieu, nous ne croyons pas à la hausse et nous vous conseillons de vendre en commençant par les charbonnages qui sont capitalisés au taux le plus bas, c'est-à-dire les n^{os} 23, 5 & 8. Vous réalisez ainsi un joli bénéfice et vous pouvez faire un emploi utile en actions privilégiées 6 0/0 Est de Lyon et actions Charbonnages du Tonkin. Ces deux valeurs vous donneront une augmentation de revenu avec de belles chances de plus-value.

L. Dirigeable. Nantes. — Voici :

	Capital.	Rev.
120 f. de rente 3 0/0.....	3.840	120
10 act. Jouissance Est.....	4.000	155
10 oblig. Union des tramways..	4.600	200
10 act. Est de Lyon priv. 6 0/0..	5.850	300
10 oblig. Puebla tramways.....	4.890	250
100 act. de Mello priv. 7 0/0.....	2.700	175
	25.880	1.200

Vous obtenez ainsi un revenu de plus de 4 1/2 0/0 impôts compris, car le change du dollar vous donne un peu plus de 250 fr. sur les Puebla. Remarquez que sur les six valeurs, il n'y a que l'action de Mello qui ait un caractère un peu spéculatif, toutes les autres sont de premier ordre ou remarquablement solides. Par les quatre dernières valeurs vous obtiendrez une augmentation sensible de votre capital dans l'avenir et par ce choix vous vous faites 0,31 0/0 d'intérêt de plus.

V. Z. Fourvières. — Ce serait trop d'irrésolution si vous recommenciez vos hésitations d'il y a trois mois. Pour vous être entêté à un écart de 8 fr. vous avez conservé vos titres qui ont baissé de 120 fr. Les voici revenus à peu près à 1.300 fr. Hâtez-vous de vous débarrasser, car le dividende sera diminué comme nous vous l'avons dit et même on se dit à

l'oreille qu'il n'y en aura pas. Si cela arrivait, vous perdriez une grosse somme. Le remploi de votre vente en Charbonnages du Tonkin est tout indiqué; vous y gagnez en revenu, surtout en sécurité, et très probablement en capital.

R. de W. Valenciennes. — Puisque vous lisez la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* vous avez dû remarquer la chronique du n^o 4 du 17 novembre qui compare Makeewka et Prokhorow. Les actions ordinaires de la Compagnie fermière que vous avez achetées sont des titres à gros bénéfices dans l'avenir. Il faut les oublier dans votre portefeuille et n'y pas songer de deux ans. Alors vous serez récompensé de votre patience. Quelques valeurs comme celles-là doivent figurer dans un portefeuille important comme le vôtre et nous n'avons pas à y insister auprès de vous, dont la fortune est redevable d'une forte augmentation par les Charbonnages du Pas-de-Calais achetés après la guerre.

J. M. P. Le Havre. — Oui, ce sont bien les N^{os} 2, 3 et 5 qu'il faut vendre; conservez tout le reste, et puisque vous voulez des valeurs étrangères, prenez pour moitié des Banque centrale Mexicaine qui rapportent environ 6 0/0 pour l'autre moitié, des actions de Tramway de Mexico qui rapporteront davantage encore. Les Banque Centrale vous rapporteront presque autant à elles seules que les trois valeurs que vous vendez et les progrès étonnants des Tramways de Mexico, dont nous pouvons vous donner les recettes tous les mois, vous vaudront, sous peu, en même temps que de jolis dividendes, une magnifique plus-value de capital.

Abonné 444. — Oui, il faut vous faire représenter et nous vous offrons de le faire immédiatement. Il ne faut pas perdre de temps, envoyez-nous un pouvoir. Si nous avons connu votre portefeuille tout entier, nous vous aurions prévenu, et cette faillite ne vous aurait pas atteint, parce que nous sommes avisés aussi bien de ce qui se passe à Londres qu'à Paris.

F. de R. Epernay. — Les actionnaires de l'Ouest n'ont rien à craindre du rachat; quant à l'action Est, nous considérons que la jouissance est un des meilleurs titres de notre cote et l'un des moins chers. Vous pouvez certainement arbitrer l'un contre l'autre, mais faites remploi pour une partie de la somme en actions privilégiées 6 0/0 Est de Lyon. Quoique d'un ordre secondaire, ce titre est très solide et les intérêts cumulés montant à 181 fr. par action donneront une augmentation de dividende et de capital sensible.

M. F. Lunéville. — Oui, l'action Banque Française pour le Commerce et l'Industrie dite « banque Rouvier » est un des titres de sa catégorie qui nous semble dans les meilleures conditions de plus-value. Elle fait environ 200 fr. de prime sur le pair de 250 fr. mais on peut espérer une augmentation du dividende de 12 fr. 50.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment doit-on passer sur un empierré.

Importance de la question. Solution difficile à préciser. Appel à l'expérience de nos lecteurs.

Comment doit-on passer sur un empierré ? Voilà une question que nous avons bien souvent lue et entendue, ar rès nous l'être non moins souvent posée à nous-mêmes.

Elle est d'ailleurs de celles qui doivent préoccuper le fabricant consciencieux au moins autant que le client, car pneumatiques et empierrés font en général assez mauvais ménage.

Malheureusement, la question est plus facile à poser qu'à résoudre. Pour notre part, nous n'éprouvons nul froissement d'amour-propre à avouer que, malgré les nombreux essais auxquels nous nous sommes livrés, nous n'avons nullement découvert, jusqu'à présent, la solution idéale. Si M. de la Palisse avait fait de l'automobile, peut-être aurait-il pensé que cette solution consistait tout simplement à éviter de passer sur des empierrés. Mais, comme dans la saison où nous entrons, il ne va plus être possible de sortir sans rencontrer des empierrés, les automobilistes trouveraient assurément le remède pire que le mal. Ce que demande, en somme, la majorité des chauffeurs, c'est de connaître le moyen de passer sur un empierré.

ment en causant aux bandages le moins de dommages possible.

Il semble pour cela que deux éléments sont à envisager : le gonflage et la vitesse.

Toutefois, qu'il soit ou non intéressant de passer un empierré avec des pneus très gonflés ou au contraire très peu gonflés, il semble bien difficile d'imposer à un chauffeur, même peu pressé, l'obligation de vérifier la pression de ses quatre pneumatiques et de la modifier pour quelques mètres ou même quelques centaines de mètres de parcours. D'autant que si l'on admet qu'il est préférable de dégonfler ses pneus pour passer sur l'empierrement, il faudrait admettre aussi qu'on devrait les regonfler à la pression réglementaire aussitôt l'empierrement passé. Avec nos routes le plus souvent empierrées par intermittence, ce procédé pourrait mener assez loin.

Reste donc la vitesse. Sans prétendre et même sans vouloir indiquer une solution définitive, il nous semble qu'à cet égard il faut faire entrer en ligne de compte la longueur de l'empierrement.

S'il s'agit d'un empierré de quelques mètres, il paraît préférable de le passer en vitesse. Mais ce résultat ne peut être atteint que si, par le fait de l'allure de la voiture, et de l'état du terrain, on estime que la vitesse acquise est suffisante pour permettre de passer l'empierrement sans ralentissement sensible.

Par ce moyen, on réduit au minimum la durée du contact des bandages avec les silex, et surtout en raison de la vitesse acquise, on a une moindre adhérence des bandages avec le sol, en l'espèce le lit de cailloux.

Mais si l'on estime, au contraire, que l'on ne

pourra pas passer l'empierrement sans ralentir sensiblement, sans changer une ou plusieurs fois de vitesse, par exemple si l'empierrement est en montée, il semble qu'on doive ralentir considérablement avant de l'aborder, et le passer à l'allure la plus ralentie de la voiture. La première vitesse paraît même devoir être uniquement indiquée, car elle évite les reprises, les démarrages, les débrayages, qui obligent les roues motrices à un effort parfois considérable, et d'ailleurs funeste aux bandages sur un terrain lisse, et à plus forte raison sur un terrain empierré.

Certes, si les données que nous indiquons ci-dessus paraissent conformes à la logique, elles ne procèdent que de la pure théorie, et comme nous le disons plus haut, aucune de nos expériences ne nous paraît assez concluante pour nous permettre d'affirmer que telle est la vérité.

Aussi, comme la question est du plus haut intérêt pour tous les automobilistes, surtout dans la saison où nous entrons, nous adressons un appel pressant à tous nos lecteurs pour qu'ils nous fassent part des observations qu'ils auraient pu faire personnellement à ce sujet.

De cette véritable consultation, nous essayerons de dégager la meilleure méthode et, au besoin, nous expérimenterons les procédés qui nous seront indiqués, afin de nous faire une conviction dont nous nous empresserons de faire profiter tous ceux qui chauffent.

... Et maintenant, amis lecteurs, souvenez-vous qu'en automobilisme la devise doit être : « Un pour tous et tous pour un », et envoyez-nous vite, 105, boulevard Pereire, le résultat de vos observations.

MICHELIN.

NOTES DES ÉDITEURS

Tous nos remerciements aux lecteurs amis qui ont bien voulu nous adresser leurs félicitations pour notre numéro de Noël et du Salon. Ils ont parfaitement compris le gros effort que nous avions fait en leur apportant un numéro qui contenait non seulement deux fois plus d'articles sportifs que d'habitude, mais encore quatre hors texte en couleur et toute une série d'articles techniques du plus vif intérêt, sur le Salon de l'Automobile. Le numéro a d'ailleurs été enlevé avec enthousiasme, si l'on peut dire, et nous avons dû procéder à un second tirage.

Les deux chroniques : la Voiturette pratique et l'Art de rajeunir les vieilles voitures, qui ont été publiées dans les numéros précédents, nous ont valu de nombreuses lettres d'abonnés et de lecteurs, à qui il a été répondu directement. Nous nous proposons de faire paraître encore

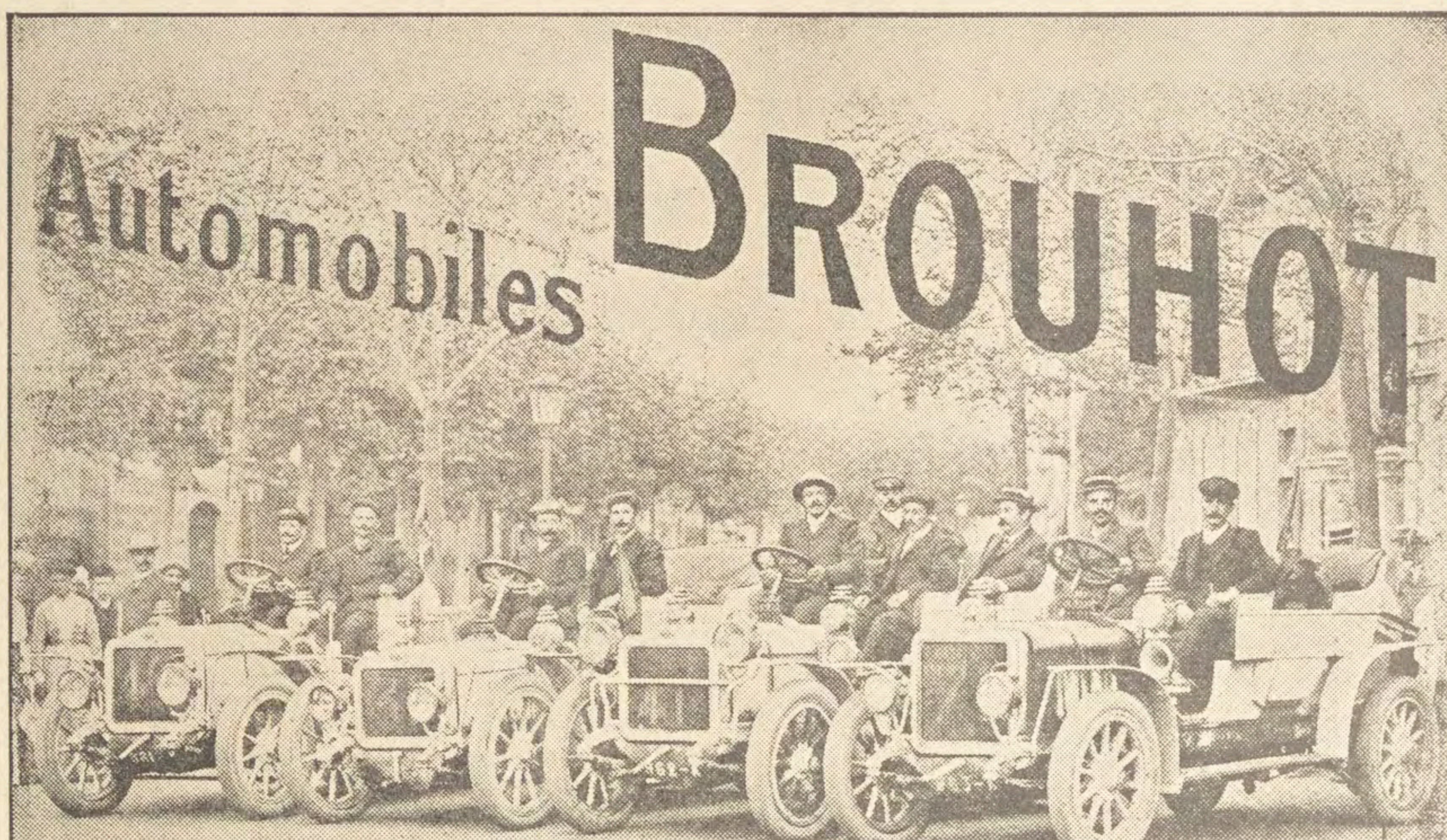
quelques études de ce genre, leur côté pratique et instructif nous paraissant de nature à plaire aux chauffeurs et aux sportsmen.

Nous rappelons qu'en 1907 comme en 1906, M. C. Faroux sera chargé de la section automobile et que nous nous sommes assuré l'exclusivité de sa collaboration hebdomadaire.

M. Plasse, de Villefranche-sur-Saône, nous a donné une idée fort intéressante. Il nous demande de faire paraître cette année, comme nous le fîmes l'an dernier pour les rois du volant, une série d'études sur les champions cyclistes. Nous allons suivre le conseil de notre honorable correspondant en l'étendant à tous les sports, et chaque semaine nous publierons une sorte de biographie des héros du ciment, des maîtres de la cravache, en un mot, de tous les champions de chaque sport.

PIERRE LAFITTE ET C^{ie}.

Automobiles BROUHOT



les BROUHOT à la Coupe d'Auvergne

USINES A VIERZON (Cher)

MAGASIN DE VENTE

83, Avenue de la Grande Armée à PARIS

ATELIERS DE RÉPARATIONS 42, Rue S^t Ferdinand PARIS

Officiers Ministériels

GRANDE PROPRIÉTÉ à Paris, 65, fb. St-Denis, cont. 1.679^m 22. Rev. brut 66.650 f. M. à p. 600.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris 18 déc. 1906. S'ad. à M^e THOMAS, not. à Montrouge et à M^e Thérét, notaire, 24, Bd. St-Denis, dép. ench.

2 MAISONS à Paris, 1^{re} R. de Charenton, 138; 2^o R. St-Denis, 95. Rev. br. 5.275 f. et 5.500 f. M. à p. 50.000 f. chacune. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 18 déc. S'ad. à M^e DE RIDDER, not. 4, r. Perrault.

PROPRIÉTÉ avec force motrice à Paris-Auteuil, R. Boileau, 33, et Molitor, 13. Cce. 705 m. M. à p. 80.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. le 18 déc. S'ad. à M^e AMY, notaire, 105, rue de la Pompe.

MAISONS Paris, r. Abbé-Groult, 30 et 7, p. Dehaynin 727^m. Rev. 6.620; 117, r. Croix-Nivert, 250^m. R. 2.150; Issy, r. J.-J. Rousseau, 7. M. à p. 50.000, 18.000, 10.000. A. Ch. n. Paris, 18 déc. M^e BOURDEL, n. 30, r. Beuret.

VENTE au Palais le 29 décembre 1906 à 2 heures.

EN UN LOT : PROPRIÉTÉ A PARIS avec jardin à usage de marais. Rue Lourmel, 148 et rue Lacordaire, 51. Contenance 6.889 mètres 72 c. environ. Mise à prix : 27.000 francs. S'adresser à M^e BEAUVAIS et Thomas, avoués.

MOTO NAPHTA

PREMIERE ESSENCE DU MONDE
1^{er} Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

CHAUSSURES BISET

41, Avenue de l'Opéra | 37, Boul^d Malesherbes
136, Boul^d St-Germain | 4, Avenue de Clichy
ET DANS LES PRINCIPALES VILLES DE FRANCE



EXTRAIT
du
Catalogue
Illustré

1250	brodequin box calf noir très souple.	15.50
1446	— box calf marron.	18.50
2190	— box calf feuille morte.	21.50
2191	— box calf noir extra.	21.50
2196	— tout chevreau glacé noir.	24.50
2195	— tout chev. feuille morte.	24.50

Les trois derniers genres en bottines à boutons
aux mêmes prix.

le 30 décembre 1906, à 1 h. en l'ETUDE DE
VENTE M^e GILQUIN, not. à Neuilly-St-Front (Aisne).
EN 5 LOTS DE PIÈCES DE TERRES, PRAIRIES
à Marolles, La Ferté-Milon, Troësmes, Ancienville,
(Aisne). Mises à prix : 1.000 fr. 600 fr. 2.500 fr.
7.500 fr. et 500 fr. S'adresser à M^e GILQUIN,
notaire, et à Paris à M^{es} DÉGLISE, Giry, Thorel,
Ancelot, avoués, et Legay, notaire.

Automobiles,

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Mont-
martre). Téléph. 307-52.* (1775)

La Bourse des Sports

Petites annonces non commerciales,
la ligne de 30 lettres 1 fr. »
2^e Petites annonces commerciales,
la ligne de 36 lettres. 1 fr. 50

Assurances Sportives.

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout
Paris. Téléphone 283-41.
L'assurance contre les accidents, pour être bien
faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contrac-
tent pleine et entière garantie, doit être faite avec

beaucoup de soins, et demande le concours de
listes rompus à la confection des contrats qui
tiennent cette garantie.
Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de
et voitures, ou d'assurances individuelles, la
souscrite ne vaut que par les clauses y in-
clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.
Les Assurances spéciales, 20, rue Tait-
Paris, se chargent de toutes les assurances en g-
et tout particulièrement des assurances sportive
lesquelles elles se sont spécialisées.
Tous les sportsmen qui voudront être bien
de ne pas payer des primes exagérées feront do-
et s'adresser aux Assurances spéciales, 20,
Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisf-
Sur demande, les Assurances spéciales en-
tonner verbalement toutes les explications utile
Pour donner rendez-vous, écrire ou télé-
n° 283-41.

Petites Annonces

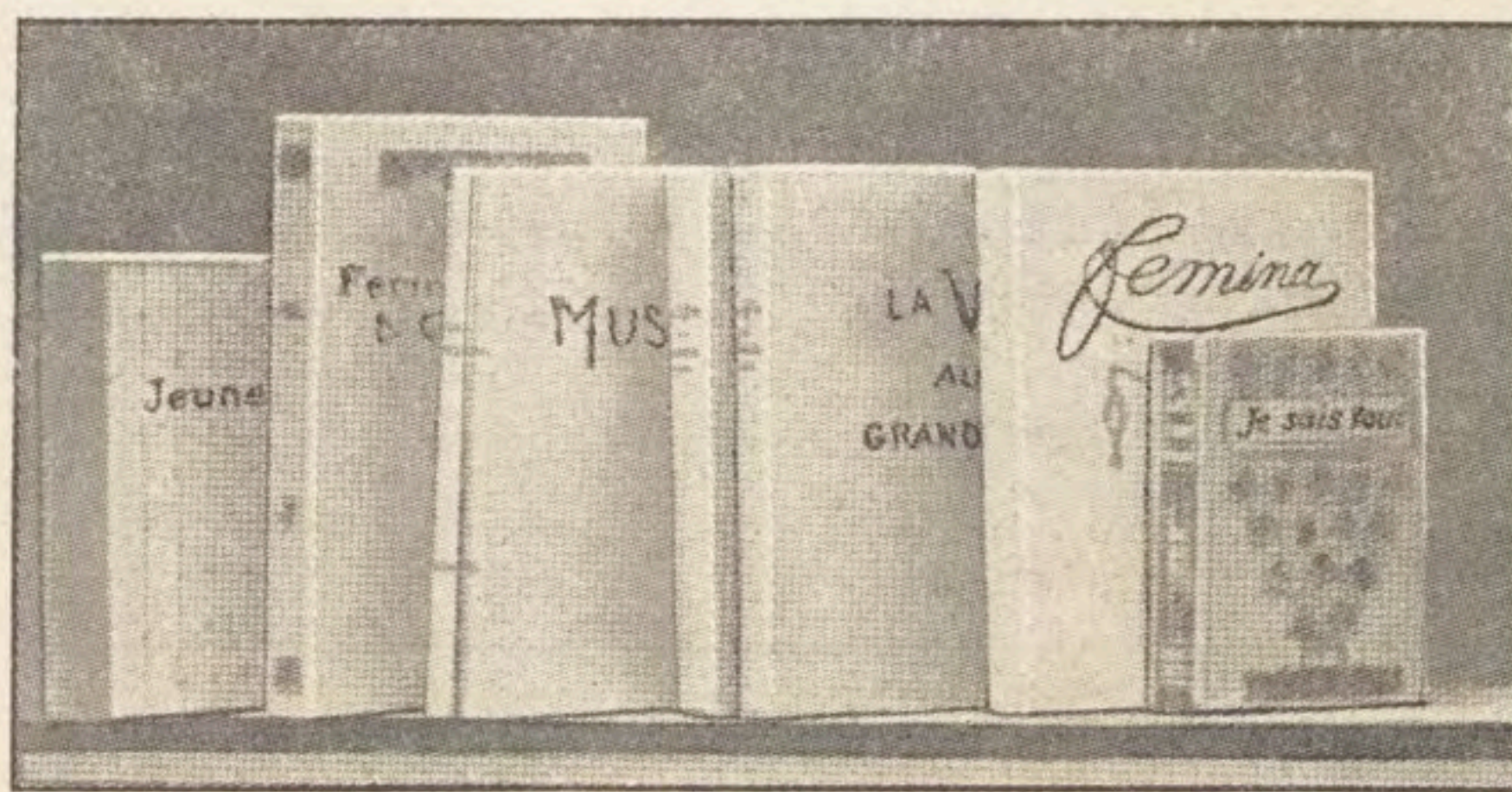
Grand choix de Propriétés en Périgord
Marsaud, château de Paty, Lalinde (Dordogne)

J'achète cher, diamants, perles fines, b-
anciens Henry, expert, 12, rue Le Pe-
entresol. Téléph. 297-21.

Collect

A vendre Collection complète Vieau Grand Air
Off., Morin, 9, rue des Gallerands, à Montm-

Étrennes



Chacun de ces volumes constitue une lecture attrayante et instructive,
vous aurez maintes fois l'occasion de les consulter dans votre bibliothèque.

Volumes brochés et reliés DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

TARIF :

	Brochés	Reliés		Brochés	Reliés
LA VIE AU GRAND AIR			JE SAIS TOUT		
Années 1898, 1899, 1900,			1 ^{er} semestre 1905.....	12 fr.	13 fr.
1901.....	Epuisées	25 fr.	2 ^e semestre 1905 et semestres		
Années 1902, 1903, 1904.	15 fr.	16 fr.	suivants.....	7 fr.	8 fr.
Semestres 1905, 1906...	12 fr.	13 fr.	MUSICA		
FEMINA			Années 1901 à 1906, chaque		
Années 1900 à 1906...	12 fr.	13 fr.	année comprenant 1 vo-		
FERMES ET CHATEAUX			lume de musique et 1 vo-		
Année 1905-1906.....	12 fr.	13 fr.	de texte.....	12 fr.	13 fr.
			LE PETIT MAGAZINE		
			Année 1906.....	12 fr.	13 fr.

LA JOIE DES ENFANTS

Un album comique, broché..... 3 fr. Relié..... 5 fr.
Expédition franco pour la France; pour les colonies et l'étranger, 3 fr. en sus.

Étrennes

“ LES CHEVEUX ONT REPOUSSÉ ”

sur des têtes chauves
Depuis des Années

Voici une assertion extraordinaire. Je ne l'aurais ja-
mais faite sous ma propre responsabilité; mais je la sou-
mette à votre attention comme étant le point principal de centai-
des lettres de remerciements qui me sont parvenues; la le-
ci-contre en est un spécimen. Sur votre demande, je v-
enverrai toute une collection de ces lettres; elles sont tou-
authentiques, et peuvent être soumises à toute investigati-
elles m'ont été adressées spontanément. Je ne publie pas, d-
la plupart des cas, les noms et adresses complets pour des-
sont évidentes de discrétion; mais toute lettre peut être lu-
mon bureau à Paris. Pour toute personne intelligente et sen-
ce témoignage, que je n'ai pas sollicité, doit être convainca-

Elle était complètement Chauve
Maintenant elle possède une belle Chevelure



Monsieur, — Je considère comme de mon devoir de vo-
écrire, pour vous annoncer les bons résultats qu'a obten-
ma fille, en employant votre préparation pour la repous-
des cheveux. Il y a environ 2 ou 3 ans, ses cheveux ont cor-
m me à tomber rapidement, et en moins d'un mois, el-
était devenue complètement chauve. J'ai employé, pour el-
5 ou 6 boîtes de votre préparation, et je suis heureux d-
vous dire que, maintenant, elle possède une chevelure abo-
dante, aussi belle que possible; celle-ci a presque 60 cen-
timètres de longueur, elle est très épaisse et bouclée. J-
donné à beaucoup de personnes vos nom et adresse, que l'a-
me demande constamment. Je recommande votre préparati-
partout et toutes les fois que j'en ai l'occasion. Votre devou-
J. J.

DISTRIBUTION de GRANDES BOITES d'ESSAI

Mon offre est la proposition honnête d'un homme d'aff-
res à des hommes et femmes de bon sens. Le mérite de m-
véritable "Hair Grower" réside dans la préparation ell-
même; et, afin que vous puissiez l'expérimenter sur vou-
même, je vous enverrai, si vous m'en faites la deman-
une grande boîte d'essai du véritable Hair Grower de Joh-
Craven-Burleigh pour 50 centimes. Et vous pourrez bien-
témoigner si mon assertion
« qu'elle fait repousser les
cheveux » est vraie ou non.
J'étais chauve: le "HAIR
GROWER" m'a guéri,
comme il a guéri des mil-
liers d'autres personnes.
L'envoi sera fait aussitôt la
réception de votre deman-
de mentionnant le nom de
ce journal.

CONSULTATIONS
GRATUITES
JOHN CRAVEN-BURLEIGH
Expédition 79
255, Rue Saint-Honoré, PARIS



Le Gérant : L. JARRIGE.